ХРИСТО АРАП-НАКОВ СТАНИШЕВ
СТРОЙТЕЛЕН ИНЖЕНЕР

ИСТОРИЯ
НА
СТРОЕЖИТЕ И СЪОБЩЕНИЯТА В БЪЛГАРИЯ ОТ ОСВОБОЖДЕНИЕТО ДО КРАЯ НА 1939 г.

ИЗДАНИЕ НА „КОМПАС“ О. О. Д-ВО

г. инж. Ив. Власковски

Издателството

ИСТОРИЯ НА СТРОЕЖИТЕ И СЪОБЩЕНИЯТА В БЪЛГАРИЯ ОТ ОСВОБОЖДЕНИЕТО ДО КРАЯ НА 1939 ГОДИНА

ХРИСТО АРАП-НАКОВ СТАНИШЕВ
СТРОЙТЕЛЕН ИНЖЕНЕР

ИСТОРИЯ
НА
СТРОЕЖИТЕ И СЪОБЩЕНИЯТА В БЪЛГАРИЯ ОТ ОСВОБОЖДЕНИЕТО ДО КРАЯ НА 1939 г.

ИЗДАНИЕ НА „КОМПАС“ О. О. Д-ВО

Скромния си труд

„История на строежите и съобщенията в България от освобождението до края на 1939 година“

Посвещавам

на подрастващето поколение инженери, архитекти, техници, майстори-стройтели и работници —

— надеждата за постоянния напредък на България.

СЪДЪРЖАНИЕ

Стр.

I. Увод. значението на пътищата и съобщенията 1

II. Освобождението на България

1. Войните на Русия против Турция и стремежът на Англия да засили мощта на Турция 4
2. Засилване строежа на железопътни линии в Турция 4
3. Средногорското (Априлското) възтание, последвалите го кланета, Руско-Турската война и хищничеството на барон Хирш 6
4. Окупационното управление на княжество България и Източна Румелия 9

III. Общ преглед на завареното положение при освобождението 11

IV. Първите стъпки на българските правителства и критиките на народните представители 13

V. Пътища 19

1. Пътища в Източна Румелия 19
2. Пътища в княжество България 21
3. Пътищата след Сръбско-Българската война 24
4. Занемаряване на пътищата 25
5. Създаване на министерство на Обществените сгради, Пътищата и съобщенията и новият закон запътищата в България 26
6. Двама стопани на пътищата. Съсредоточаване на грижите за всичките пътища в Министерството на О. С. П. С 28
7. Стремежът на техническата власт да се заздравят и осигурят средствата за направата, поправката и подръжката на пътищата 30
8. Нарастване на пътната мрежа 35
9. Развитието на пътната мрежа след 1919 година 38
10. Държавна каменна кариера „Бошуля“ 44
11. Станция за изпитване на материалите 46
12. Вложен капитал в пътищата 49
13. Заключение 50

VI. Снимки, нивелации и регулации

1. Завареното положение след освобождението 52
2. Развитие на службата 52
3. Общи разпореждания на закона за благоустройството на населените места 54
4. Кооперативно планиране и урегулиране на селищата 54

I. УВОД. ЗНАЧЕНИЕТО НА ПЪТИЩАТА И СЪОБЩЕНИЯТА

Политиката на една страна е в тясна връзка с нейните пазари и пътища или, по-право, с нейните съобщения в най-широката смисъл на думата. Има едно взаимодействие между политиката на една държава и нейните съобщения.

Всяка държава се стреми да обезпечи най-добри връзки със съседите си и с широкия свят изобщо. Тя бърза да свърже най-благоприятно и полезно със съседите си и със света свойте шосета, свойте железници, своето корабоплаване, своите пощи, телеграфи, телефони, най-сетне и своите радио-съобщения и своето въздухоплаване; зещото от тези всестранни съобщения и връзки зависи напредъка на страната, благоденствието на народа, процъвтяването на индустрията и търговията, износът на излишъка, вносът на недоимъка и изобщо силата на държавата.

От съвокупността на всичките видове съобщения се определя животът и политиката на една държава. Съобщенията дават същинския мащаб за измерване жизнеността на една страна. Там където те са слаби и занемарени, няма истинска сила, няма сигурен напредък.

Този мой извод се подкрепя и от далечното минало. Рим се възвеличи и завладя света, защото едновременно с победите си и превземането на една страна строеше до нея и в нея здрави пътища за движението на легионите си и за нуждите на мирния стопански живот. Той завоюва Галия и я владя в продължение на векове, благодарение на построените в нея пътища, които към края на Гало-Римския период достигнаха до 20,000 километра.

Рим уреди и редовна куриерска служба, която можем да уподобим на сегашната пощенска служба, за нуждите на държавата, а така също и един вид телеграф — чрез сигнали, предавани от една стражева кула до друга.

Рим си създаде и могъща флота и голямо търговско корабоплаване. Не само легионите му, но и флотата му даде възможност да разруши картаген, да заврадее Египет, Северна Африка и Мала-Азия. Благодарение на морската си сила Рим можа да завоюва и Британия.

Опрен на пътищата, с които прошари Балканския Полуостров, Рим го завладя, създаде цветущи колонии, прехвърли Дунава, построи мост при Турно-Северин, колонизира Ромъния и Трансилвания и закръгли своята могъща световна Римска Империя.

На върха на своето могъщество Рим разполагаше с една много добра и широка пътна мрежа, възлизаща на 300,000 километра.[1]

Главните направления на римските пътища на Балканския Полуостров са: 1) Виа Егнация: Бриндизи — Тирана — Битоля — Воден (Старата Пела) — Солун — Филипи (при Кавала) — Абдера (към устието на р. Места) — Портогалос — Трианополис (към сегашното Лъджа-Кьой, Дедеагачко) — Енос — Дарданелите (Чанак-Кале), от дето пътът върви за Византия (Цариград); 2) Виа Милитарис: Виена — Белград — София — Пловдив — Одрин — Византия (Цариград); 3) пътът Гиген — Плевен — Ловеч — Троян — през Траяновата врата на билото на Стара планина — за Пловдив; 4) Ловеч — Девня — Варна; 5) пътът Белград — Ниш — Скопие — Солун; 6) Битоля — София — Гиген; 7) Ниш — Арчар; 8) Силистра — Девня — Варна — Анхиало и край морето до Цариград.

Освен изброените главни пътища, които са обслужвали Балканския Полуостров и задоволявали военните нужди на Рим, голямото римско корабоплаване е обхождало бреговете покрай Средиземно море, Черноморските крайбрежия и Дунавските градове до горното течение на реката.

Всичките тези пътища и водните крайбрежни съобщения спомогнаха за вековното владичество на Рим и над Балканския Полуостров, както и за процъвтяването на Римската империя и създаването на т. н. „Римски мир“ (Pax Romana), който продължи от началото на християнската ера до началото на четвъртото столетие — 300 години —, след което почва разпадането на Римската империя.

По-късно след създаване на Дунавска България, българските царе са се грижили много за пътните съобщения, защото са им били нуждни за стопанството, за походите и отбраната и изобщо за закръглянето на държавата. Българите също са имали бърза куриерска служба за нуждите на държавата, носена от особени конни отряди за свръзка. И повечето, ако не и всички, събития на българската история са се развивали все по вековните пътни посоки на Полуострова.

През време на първото и второто българско царство са се използували, преди всичко, главните Римски пътища: Виа Милитарис изцяло, от Белград до Цариград, и Виа Егнация — отчасти. Също така и Дунавът е бил важен български воден път от устието му до втичането на р. Тиса в него. Използували са се също и пътищата: а) от Дунава, през Плиска — Провадия — Айтос и от там — към историческата р. Ахилое и към Дебелт (Бургаско), за Одрин; б) от Плиска, през Шумен — Преслав — Карнобат — Ямбол — Одрин; в) от Дунава, през Плевен — Ловеч — Троян — Пловдив; г) от Плевен, през Етрополе-Златица, за Пловдив, както и пътищата през всичките Старо-Планински проходи [1]) за тракийската равнина. Много важен е бил и пътът по долината на р. Струма, както и пътът от София, през Кюстендил за Скопие.

---

[1] Древният Рим е създател на пътищата с здрава настилка. В това отношение Древна Гърция не може да се похвали. Наистина, предполага се, че и тя е имала мрежа от добре построени пътища, но археологията не е открила до сега никакви следи от такава мрежа пътища. И сегашните Гърци, които считат себе си за наследници на Древна Елада, не са строители на пътища. Едва в 1875 година те започнаха да строят шосета.

Българите са търгували с всичките съседни държави, особено с Византия (Цариград и Солун), с Дубровник, с Генуа и Венеция. Те са имали и редовна куриерска служба за държавните нужди, както изтъкнахме по-горе, а така също и за нуждите на търговията. И през тогавашна България, както и днес, са минавали важни международни пътища, от Запад към Изток и от Север към Юг.

Казаните до тук няколко думи изтъкват бегло значението на съобщенията за възхода на една държава и за осъществяването на нейната политика, за стопанското ѝ, и политическо процъвтяване.

Първите правителства на младата, току-що освободена българска държава са разбирали напълно значението на строителството и съобщенията, не само в държавно-политическо, но и в народно-стопанско и социално отношение и са застанали от самото начало на позициите на едно прогресивно гледище: те се заловиха да осъществят началото — всички съобщения да бъдат държавна собственост, да се владеят и управляват от държавата. Те се бориха за това начало и ревниво го запазиха.

След тези встъпителни думи ние ще пристъпим към проследяването на съобщенията и строителството у нас, от освобождението до началото на втората световна война — края на 1939 година.

---

[1]) Стара-Планина е лесно проходима и има около 20 достъпни прохода. Когато през време на освободителната война, руските военачалници попитали Дядо Славейкова от къде е най-добре да минат Стара-Планина, той им казал: „Стара-Планина се минава навсякъде".

II. ОСВОБОЖДЕНИЕТО НА БЪЛГАРИЯ

1. Войните на Русия против Турция и стремежът на Англия да засили мощта на Турция

Почнати още през 18-тия век и продължени в първата половина на 19-тия век, тези войни все повече и повече намаляваха турското могъщество и територията на Османското царство. Това обезпокояваше Англия, която като типична представителка на империализма, се тревожеше от политиката на Русия по отношение на Балканския Полуостров и Азия и считаше, че отслабването на Турция представлява опасност за нейната световна империя. Затова тя си постави за цел да закрепи и засили Турция, която владееше вратата от Черното море към Средиземното море — Босфора и Дарданелите. Англия привлече към себе си Франция и Италия и заедно с Турция обявиха в 1854 година война на Русия, изветтна в историята под името Кримска война. Тя продължи до 1855 година, когато дворцовата камарила в Русия призна, че руската държава е победена. Войната завърши с т. н. Парижки мир. С този договор Русия бе здраво обвързана, като ѝ се отне и Бесарабия, която се даде на Ромъния.

След свършването на Кримската война Англия се залови още по-усърдно да засили военната мощ на Турция. Това насочваше да се създадат шосета, железници и телеграфо-пощенски съобщения, главно на Балканския полуостров.

В 1856 година, в Турция се въведоха и телеграфните съобщения. Пощите съществуваха вече доста отдавна. По внушение на Англия се започна строежът на военно-стратегически пътища на Балканския полуостров. В този строеж се отличи особено много Мидхат паша, Валия на Дунавската област, която обхващаше цяла Северна България и Поморавието — Нишкия санджак.

2. Засилване строежа на железопътни линии в Турция

Строежът на ж. п. линии в Европа се започна в 1825 година, когато в Англия се откри за експлоатация линията Дарлингтон — Стоктон. В Франиция първата ж. п. линия се построи в 1828 година, а в Германия — в 1835 год. След това строежът на ж. п. лини се разрастна бързо в цяла Европа.

Все във връзка със своите интереси, Англия поиска концесия за едно английско дружество да построи и експлоатира железопътната линия Черна-Вода — Кюстенджа, за да бъде част от международната съобщителна линия от Западна Европа, през Ромъния и Черно-море, за Азия. В 1857 година нейният строеж се започна и в 1860 год. тя се постави в експлоатация. Тази линия, дълга 64 клм., не оправда надеждите на Англия. Затова, в 1861 год., пак понастояването на Англия, Турция издаде ферман за построяване на ж. п. линия Русе — Варна, дълга 223 клм., — все със същата английска надежда, да се осъществи лелеяния от нея път Лондон — Остенде — Брюксел — Виена — Буда-Пеща — Букурещ—Русе—Варна и, през Черно-Море за Азия. Турция, пък, считаше тази ж. п. линия за стратегическа, каквато беше в действителност, затова лесно прие внушението на Англия.

В 1863 год., построяването на ж. п. линия Русе—Варна бе възложено на едно английско дружество с право на експлоатация за 99 години, при гарантиран от турската държава приход от 140,000 английски лири годишно. Дружеството я построи и тури в действие в 1866 г.[1] Но трафикът по тази линия не бил задоволителен, защото Варненското пристанище не е имало необходимите инсталации и удобства и, главно, защото Дунавската международна комисия успяла да удълбочи Дунава и да направи пристанището Галац достъпно за големи морски параходи. Линията Русе—Варна остана да служи само за Ориент-ектпреса.

В 1873 год. английското дружество предало експлоатацията на линията на „Дружеството за експлоатацията на железниците в Европейска Турция“, а за постройката на линията предявило иск срещу турската държава, възлизащ на сумата два милиона английски лири.

В 1865 год. било възложено на особен миристър, подпомогнат от интелигентни турци и чужди инженери, да изработят проект за ж. п. мрежа в Европейска Турция. След многократни обсъждания и спорове, този проект бил приет. Той следвал направленията на старите римски пътища на Балканския Полуостров. Главната линия била Цариград — София — Кюстендил — Скопие — Митровица — Австро-Унгарската граница. От тази линия се излъчвали клоновете: Одрин—Дедеагач Одрин—Ямбол—Шумен и Скопие—Солун. Обща дължина: 2,500 клм. Тази мрежа е добре замислена и, ако бе завършена преди Руско-Турската война, отпорът на турската войска вероятно би бил по-голям.

Концесията за постройката на гореописаната мрежа е била дадена, в 1868 год, на австрийския банкер Дюмонсо. В 1869 г., обаче, по препоръката, т. е. по силното настояване на австрийското правителство, концесията е била отнета от банкера Дюмонсо и дадена на барон Хирш. Той, барон Хирш, изучил добре слабостите на турското управление. След като подкупил и министра на обществените сгради Давут-паша, почнал да извършва работите с оглед само на собствените си интереси. Давут-паша, поради подкупването му, се принудил да избяга в чужбина.

Под влиянието на Русия и Англия, които били против железния път Цариград—Виена, Великият везир Махмуд-паша се опитал да отнеме концесията от барон Хирш. Обаче, чрез 400,000 лири турски (кръгло 9 милиона лева зл.) рушвет даден на великия везир, барон Хирш успял да унищожи стария договор и, в 1872 г. сключил нов договор, като намалил много малко цената на проектираните линии. Според новия договор, железният път Бельово — София — Кюстендил — Скопие трябвало да се построи от турското правителство, а да се експлоатира от образуваното от барон Хирш „Дружество за експлоатация на Източните железници" (железниците в Европейска Турция). В 1873 година турското правителство започнало постройката на линията, но по липса на средства се принудило да я спре в 1874 година.

---

[1] Според договора от 1863 год. линията трябвало да тръгне от Русе, да мине през Разград и Шумен и да спре във Варна. Но понеже минаването през прелома на Бели-Лом до Разград и от там през Шумен—Каспичан за Варна щяло да струва скъпо, дружеството минало от Русе по билото до „Шумла род“ (Шуменския път) и от там по долината на Провадийската река, — до Варна. Донесло се в Цариград че не се спазва договорът. Изпраща се един паша за проверка. Но силното по това време средство — рушветът — дало право на английското дружество, защото пашата можал да стигне от станцията Шумла—род до града Шумен за 15 минути. Донесъл за това телеграфически в Цариград, гдето намерили положението за задоволително.

В 1875 год. били готови за привременно приемане линиите Цариград — Бельово, Одрин — Дедеагач, Търново-Сеймен (вместо Одрин) — Ямбол, Солун — Скопие — Митровица. Тогавашният министър на обществените сгради Естем-паша, свършил минното училище в Париж, се заел решително да защищава интересите на турската държава. Назначената от него комисия от европейски специалисти за привременното приемане на линиите изтъква в доклада си, между другите недостатъци, и следните: Имало станции без градове и градове без станции, всички мостове били дървени, разстоянието между траверсите било от 1.20 до 1.80 метра, когато трябвало да бъде най-много 1.00 м., прелезите не били снабдени с бариери, приемните здания били от най-проста направа, резервоарите за вода били без покриви и пр. и пр. Всичките тия недостатъци се дължели на стремежа на барон Хирш, железните линии де бъдат евтини, за да може впоследствие, когато се продадат, да изкара по-голяма печалба.

Следующата, 1875 година, Турция, с нота от 8 юли до австро-унгарския посланник в Цариград се задължила да построи в най-късо време ж. п. линия Бельово — София — Ниш — Сръбско-Турската граница, за свързване през Сърбия на Цариград с Белград — Будапеща — Виена. С втора нота от 30. 9. 1975 год., пак до австро-унгарския посланник, Турция се задължава да почне строежа на ж. п. линия Бельово — София — Ниш — Сръбско-Турската граница през пролетта на 1876 година и да я завърши в 1879 г. Обаче не могла да изпълни това си задължение, поради настъпилите бурни събития на Балканския Полуостров.

3. Средногорското (Априлското) възстание, последвалите го кланета, Руско-Турската война и хищничеството на барон Хирш

Избухналото на 20 април 1876 година възстание бе последвано от жестоки кланета над българското население във възстаналите места. Великите сили, под натиска на Европейското обществено мнение, се стреснаха и се заеха да омиротворят Балканския Полуостров, толкова повече че размириците бяха опасни и за самите тях, за собствените им политически интереси, тъй като те се дебнеха взаимно и се страхуваха да не се предизвика всеобща война.

В Цариград се събра една конференция от представителите на Великите сили, на която се изработи проект за реформите, които да

III. ОБЩ ПРЕГЛЕД НА ЗАВАРЕНОТО ПОЛОЖЕНИЕ ПРИ ОСВОБОЖДЕНИЕТО

По отношение на строежите и съобщенията нашата страна беше изостанала много назад. Такава я наследихме от турците в 1879 г.

Като обществени сгради ние заварихме околийски (каймакамски) и окръжни (мютесарифски) сгради (конаци), построени по един тип, с доста сполучливо разпределение, във всичките каймакамски и мютесарифски градове, — някъде по-голями, някъде по-малки, според значението на околията или окръга.

Тези сгради представляваха следното: в един голям двор е построена сградата: вход със стълбички от двете страни, един голям трем (хол) от 5 на 15 метра (1 : 3), по 3 или 4 стаи отсрани, с размери 5 на 6 метра и 5 на 3 или 4 метра, в партера, стълба за първия етаж, с един среден полет, който, на първата площадка, се раздвоява на два полета и от двете страни се влиза в трема на първия етаж, със същото разпределение, както приземния етаж. Височина на етажите: 3 до 3·50 метра. Верно понятие за тези конаци дава къщата на джелепина Каблешков[1]) в Копривщица, сега музей Т. Каблешков. Веднага трябва да отбележа, че конаците нямат нейната внушителност. Много от тези конаци бяха стари и разнебитени. Освен това, във всички гарнизонни градове, като София, Шумен, Варна, Видин, Русе, Плевен и др. имаше казарми, негде добре запазени, негде полуразрушени. В мютесарифските градове имаше задоволителни за времето болници. Такава болница имаше в София, в Алигина махала, към края на ул. Гурко, отсам булевард Толбухин. Други значителни обществени постройки нямаше.

Пътища заварихме 2100 километра[2]): в Княжество България — 1300 километра и в Южна България (Източна Румелия) — 800 километра. По-главните от тях бяха: 1) границата със Сърбия — Цариброд — София — Ихтиман — Т. Пазарджик — Пловдив — Свиленград — Турската граница; 2) Кюстендил — София — Орхание (Ботевград) — Ябланица — Луковит — Плевен — Ловеч — Севлиево — Търново — Шумен — Варна; 3) София — Дупница — Кочериново — Бараково; 4) Русе — Бяла — Търново — Габрово — Шипка — Казанлък — Ст. Загора — Сливен — Карнобат; 5) София — Петрохан — Берковица — Кутловица[3]) — Лом-Паланка и др.

Тези пътища бяха повечето военни и стратегически. Те свързваха някогашните гарнизонни турски градове и крепости Пловдив,

---

[1]) Бащата на революционера Т. Каблешков.

[2]) В годишника на Министерството на О. С. П. Б. за 1936 г. и следующите са вписани 1511 километра, а у инженер С. Симов, дългогодишен началник на отделението мостове и пътища са посочени 2100 километра.

[3]) Преименуван на Михайловград.

София, Русе, Шумен, Варна, Плевен, Видин помежду им и с Цариград. Повечето от тези пътища са част от построените в Дунавската област (Туна-виляети) 3,000 километра шосета и 1,400 моста през време на 4-годишното управление на известния валия Мидхад-паша, голям турски реформатор и отявлен българомразец, защото, със своята проницателност, той виждаше, че главният рушител на турското могъщество на Балканите е българският народ. Мостовете по тези пътища бяха повечето дървени, но имаше и каменни, от които забележителни са: а) Беленският мост на р. Янтра с обща дължина 270 метра, широчина 9 метра, с 14 дъгови отвора по 9 м. всеки, с интересни каменни стълбове и устои, построен от майстор Кольо Фичето в 1863/70 г. за 700,000 гроша; б) каменният мост над Росица в Севлиево, с 7 дъги с възкачване на пътя към средата; в) монументалният дървен мост — чаршия в Ловеч върху 7 красиви каменни стълба, с 6 метрови отвори, с настилка 140 метра, с широчина 11 метра, с интересен покрит пазар с 70 дукяна, построен от майстор Никола от Дряново в 1872 г.,[1] г) мостът при Долни-Дъбник с 9 стълба с отвори по 9 крачки, един от най-забележителните; д) мостът при Враждебна над р. Искър, с 5 каменни стълба; е) Кадин мост над р. Струма, 144 крачки дълъг и 7 крачки широк, с 5 кръгли свода, постоен около 1470 г. Мидхад-паша се опита да възстанови величието и могъществото на Отоманската империя, но старотурците и улемите не го разбраха и го унищожиха.[2] Този голям турски строител остави незаличими следи в Русе и създаде в цялата Дунавска област земеделските каси, които са предшественици на Българската Земеделска Банка. В своето строителство Мидхад-паша използува като специалисти емигранти — инженери и техници[3], които след 1863 г. бяха забегнали в Турция. Извърши се огромна строителна работа, въпреки ограничените технически кадри. Но скоро избухна освободителната Руско-Турска война, която промени изцяло политическата обстановка.

Заварените пътища при освобождението бяха съвсем занемарени и полуразрушени. Изобщо бяха изцяло лоши. В това имах случая да се уверя лично, тъй като пътувах с каруца от Пловдив до София и от София до Търново през 1879 година, през първите дни на новата българска държава.

---

[1] В 1889 г. бях окръжен инженер в Ловеч. Прегледах дървената конструкция на моста. Тя беше сводова от дъбови наплати, сглобени съвършено точно по начинът който ни се преподаваше в Политехниката. Майстор Никола от Дряново е Кольо Фичето.

[2] В 1881 г. Мидхад паша бива арестуван, осъден на смърт, заменена с доживотно заточение в Таир (Арабия). След няколко опити да бъде отровен, той бива удушен в затвора, а главата му — донесена на Султана. (С. Симеонов — Русе в миналото и днес).

[3] Полските инженери и техници бяха приети добре в Турция, гдето се приютиха с разбити надежди; затова, при хубавото българско вино и поради тъгата за поробеното им отечество, те се пропиха. Това стана причина у турците да заседне понятието, че инженерството е „пиян занаят". Когато известният наш инженер Богдан Морфов се готвел да отиде да следва инженерство, баща му настоявал за медицина. Понеже Богден не отстъпвал, баща му помолил Таксим-бей — един човеколюбив турчин, техен съсед, останал в България и след освобождението — да убеди Богдана да следва медицина. Таксим-бей повикал Богдана и след дълги обеждавания да следва медицина, най-после хвърлил във везните най-тежкия довод във вреда на инженерството: „Чождум Богдане остави този пият занаят!" Но и това не помогнало, така че България не се лиши от един способен и предан на специалноста си инженер, какъвто бе Морофов през своята дълга инженерска служба.

IV. ПЪРВИТЕ СТЪПКИ НА БЪЛГАРСКИТЕ ПРАВИТЕЛСТВА И КРИТИКИТЕ НА НАРОДНИТЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ

Българските правителства съзнаваха своите длъжности и правеха неимоверни усилия за подобряване на съобщенията. Те се заеха с поправката на пътищата, с приспособяването на стари сгради за училища и болници, като незабравиха и телеграфо-пощенските съобщения. Този устрем не намаля нито един ден. България, въпреки скромността на съкровищните средства, се зае здраво да крачи напред и да подобрява все повече и повече своите съобщения и своето благоустройство. Изобщо работата бе тежка, при липса на подготвен технически персонал и при нуждата всичко да се организира съвсем отначало, но творческата воля на българина бе силна и не отслабна нито за минута,

Нека добавя, че някой тогавашни общественици, които са съзнавали ползата от добри пътища за държавата, не притежаваха пообширни схващания и не си даваха сметка за възможностите, та поискаха всичко да бъде в ред и изправност, и то веднага. Те не са си давали труд да разберат, че за пътищата трябват средства, подготвени служители и, главно, време; затова те бичуваха жестоко министрите и чиновниците, които стоеха начело на строителството. За пояснение на това ще приведа няколко откъслеци от речите на народните представители в Областното Събрание в Източна Румелия, при разискванията на бюджета на Дирекцията на земеделието, търговията и обществените сгради.

В заседанието на Областното Събрание от 7. 12. 1882 год., бургазкият народен представител Воденичаров казва: „Дали сме много пари за тая Дирекция на обществените сгради, но работа няма. Искат се 3,000,000 гроша за заплати и 3,500,000 гроша за разноски. От 4 години насам гласуваме такива голями суми за земеделието и обществените сгради и персоналът само се излежава и нищо не работи . . .“

„Сега, за да направим една икономия в персонала, може да стане едно съвършенно заличаване на тая Дирекция. Предлагам да се закрие“.

Подържа го и вторият народен представител от Бургаския департамент, Д. Бракалов.

Константин Величков се обявява решително в полза на Дирекцията, като заявява: „За тая Дирекция са предвидени 2,600,000 гроша, в която сума влизат и пощите и телеграфите . . . 500 години сме назад в пътищата . . . Незнам какво ще направим, ако изличим инженера, когато той е много нужден на една страна . . Ако искаме да дадем добър подтик, не трябва да отхвърляме инженера. Аз моля да се отхвърли предложението на г. Воденичаров".

Директорът Д-р Стамболски: „... Навсякъде тая Дирекция е извор на богатство. От нея се очаква най-голяма полза за страната. В едно кратко време и както е сложена нашата Дирекция, на която в подведомството са нашите пощи и телеграфи, архитектурата, инженерството, земеделието и търговията, от нея може да се очаква полза за 3–4 години. Г-н Бракалов показа пример за шосето Карнобат — Бургас, в Бургаския департамент. За него е отпуснат кредит 1,200 лири турски1). Какво може да се направи с такъв кредит?" Стамболски посочва за пример шосето Пазарджик-Ихтиман и добавя: „Поправят се и поддържат най-необходимите пътища" . . . „Колкото за земеделието, за него се предвижда училище, което ще служи за възпитание"2).

Предложението на Воденичаров се отхвърля, след което и той го оттегля.

Ако за Воденичаров и Бракалов може да се допусне една неправилна преценка за значението на Дирекцията на общ. сгради, то изумително е, когато хора с висше образование, като Д-р Жечев, имат същите схващания като Воденичарова и Бракалова.

В следующата сесия на Областното Събрание, в заседанието на 5. 12. 1883 г., при разглеждането бюджета на Дирекцията на З. Т. и О. С., котленският народен представител Д-р Жечев говори за унищожаването на Дирекцията на обществените сгради, защото тя имала лоша репутация и че нямал нищо против Д-р Стамболски, когото уважавал за неговия патриотизъм, обаче добавя: „ . . . Тя е лукс и за сега поне можем без нея . . . Преди години там, в Котленско, имаше един мост, за да се поправи стигаха 1,000 гроша. Инженерите, обаче, изкараха разноските 10,000 гроша и повече" . . . — и завършва, че неговите избиратели искали да се каже в Събранието, че тая Дирекция е излишна.

Директорът Д-р Стамболски: „ . . . Като румелиец, като българин, когото боли за тази страна, аз трябва да кажа няколко думи в защита на тая Дирекция".

„Има, господа, в нашата Област 6 дирекции, от тях 5 са, които разнасят пари, без да има един резултат за страната, а само за поддържане на чиновниците. А едната, шестата от тия дирекции е, която може да бъде и трябва да бъде най-много и най-много производителна, тя е Дирекцията на З. Т. и О. С., ако щете кажете, и пощите и телеграфите, горите и рудниците. От тая Дирекция се очаква материалната подпора на страната ни, с повдигането на земеделието, търговията, винарството и пр. Не само от едното съществуване на Дирекцията разбирам да се подържа земеделието и винарството, можеби и други клонове на производството в страната, но тая Дирек-

---

1) Кредитът 1,200 л. т. = 27.600 лева. По това време 1 километър шосе се построяваше с 15—18000 лева, шосето Бургас-Карнобат имаше 35 километра дължина. Какво можеше да се направи с 27.600 лева?

2) Отнася се до създаването на Садовско земеделско училище, което сега е най-доброто земеделско училище и е гордост за България.

ция, ако няма средства, какво може да направи? Дайте нуждния персонал, нуждните закони, тия харчове, за които днес се оплаквате, след 5-10 години ще станат главно богатство за нашата страна. От там ще фигурират в бюджета 100 милиони и повече гроша . . ."

И на тази защита Д-р Жечев отговаря, че Д-р Стамболски „прави това от учтивост, защото е Директор" и настойчиво заключава: „Мен ми е казано от избирателите ми да искам унищожението на Дирекцията на обществените сгради".

И защо всичко това? Защото „преди години", там, в Котленско „имало мост", за поправката на който Д-р Жечев изчислил, че трябват 1,000 гроша и защото избирателите му така искали. И затова, представители, пленници на чаршийски приказки в избирателната им околия, и то просветени хора, искат унищожаването на Дирекцията на обществените сгради.

Д-р Хаканов чете в заседанието една лекция на Д-р Жечев по повелителния мандат и че един народен представител трябва да има пред вид общия интерес на страната, а не поръчките на избирателите си и възклицава: „Как може да се реши унищожаването на тая Дирекция."

Намесват се Д-р Юруков и Д. Бракалов, които настояват да се закрие Дирекцията на общ. сгради, разискванията се разгорещават и стават бурни. Д-р Стамболски, раздразнен и възмутен, напуска Събранието и Дирекцията. Назначава се нов Директор, и бюджетът се приема такъв, какъвто го е представил Д-р Стамболски и какъвто го е приела финансовата комисия. Значи: не е било за Дирекцията, а за Директора!

В този бюджет се предвиждат: за подръжка на мостове и шосета 300,000 гроша (60,000 лева); за голями поправки и направа на мостове и шосета 800,000 гроша (160,000 лева), и за речни и морски постройки и за пресушаване на блата — 40,000 гроша (8,000 лева),

Срещу тия нищожни, да не река, смешни кредити, народните представители — румелийци са искали от Директорите на обществените сгради да им дадат добри шосета, и то веднага.

От тези извлечения от дневниците на Източно-Румелийското Областно Събрание се вижда, колко тежко е било положението на първите правителства там. Оскъдни средства, взискателни, недоучени и преучени народни представители, и все пак достойно отстояване на поста, жажда за работа и устрем за творчество.

И в Княжеството Министрите на Вътрешните дела, под ведомството на които беше Дирекцията на Общ. Сгради, не бяха пощадени от жестоката критика на народните представители. Особено силно се критикуваше Министърът на Вътрешните дела Георги Тишев.

Ще наведа, за пример, следния случай: Габровският народен представител Манафов отправя запитване до министра на Вътрешните дела относно „Директорството на г. Копиткин, който е манипулирал както е щял, разходвал е безгранично без да е дал до сега отчет за делата си".

„Прочее, моля г. Министра на Вътрешните дела да ми даде обяснения:“

„1. Какъв е резултатът от назначаваните комисии по тая работа?“

„2. Като е имало от Държавния Съвет постановление за предаване под съд на поменатия Директор — това станало ли е?“

„3. Като е доказано тетрагонически недостойнството на поменатия Директор, защо е бил повикан пак назад?“

„4. Какво най-сетне мисли г. Министърът да направи с подобни чиновници?“

Министърът генерал-майор Соболев обяснява, че г. Копиткин служил в Министерството на В. Д. до създаването на Министерството на Общ. Сгради. Когато генералът дошъл в България, това Министерство било вече създадено. Господин Копиткин не постъпил в новото Министерство, а във Военното Министерство, гдето е имало нужда да се направи окончателния разчет по строителната част на това Министерство.

По зададените въпроси нищо не му е известно, защото делата на отделението са предадени на Министерството на О. С. Ще отговори когато получи сведения от Министерството на О. С.

В едно от следующите заседания, управляющият Министерството на Вътрешните дела Д. Греков отговаря, че Строителното отделение при Министерството на Вътрешните дела се учредило на 17. 7. 1879 г. Първият предприемач е бил Розелт, на когото са били отдадени чрез търг мостовете по 5-те направления от София към Пловдив, Орхание (Ботевград), Лом, Пирот и Кюстендил. Той не устоял на задълженията си и предприятието му е било отнето. Дошли други предприемачи на негово място. Освен това, отдали се работи из всичките губернии. Министрът на Вътрешните дела Георги Тишев е утвърдил договорите. Липсвал е добър контрол, понеже не е имало достатъчно подготвен персонал. Имало е само двама инженери: един за Източния и един за Западния отдел на България. На Западния отдел бил началник Инженер Белов.

„Отговарям по запитванията на г. Манафов;“

„По точка 1. Назначавани са две комисии от Министерството, но без резултати. Исканата комисия от Държавния Съвет не е могла да се назначи, защото създало се новото Министерство на О.С. където са били препратени делата на Дирекцията на Общ. Сгради“,

„По точка 2. Няма постановление на държавния съвет за даването на г. Копиткина под съд. Лично проверих. Така че сведенията на г. Манафов не са достоверни“.

„По точка 3. Понеже началникът на строителното отделение при Военното Министерство заминал за Русия, то бил повикан временно г. Копиткин, като запознат с цените в България, за да се разчистат сметките на това отделение по разните строежи по Военното ведомство. Г-н Копиткин щял да си замине наскоро“.

„По точка 4. Не може да се каже, че безчестно са изразходвани сумите, защото за всички разходи има документи“.

„Когато г, Михаилович се назначи да замести г. Копиткин, има акт за предаване на службата, публикуван в Държавен вестник“.

„Аз не мога да обвинявам или оправдавам. Народното Събрание може да реши както иска, даже да назначи анкетна комисия“.

„Военният Министър Генерал Каулбарс: Когато назначих г. Копиткин не е имало нищо, което да засяга неговата чест. От обясненията на Министър Греков излиза, че има грешка но безчестие не е имало, следователно аз бях прав да го повикам. Скоро г. Копитким ще завърши възложената му работа и ще замине в Русия“.

По това запитване са станали нескончаеми разисквания в продължение на 4 заседания. Народният представител Шивачев, младият и буен консерватор, прескочил над главата на Директора Копиткин и е говорил десетина пъти, обвинявайки Министра Тишев, който изразходвал 2,230,000 лева, за да се направят мостовете по шосето Ябланица — Ловеч, и всичко това, за да се отблагодари на своите Ловченски избиратели.

Това последното обстоятелство показва, колко леко са гледали народните представители-партизани на обществените работи. Пътът Ябланица—Ловеч е един от първите, който свободното Княжество се заело да тури в изправност, защото неговата важност се определя от задачата му да се обслужва околното население — далеч от артерията Ябланица—Луковит—Плевен. Не само това, но главното му достойнство е, че скъсява пътя Ябланица—Луковит—Плевен—Ловеч, респективно до Търново и Варна, с 41 километра. За всеки човек, който гледа обективно на нещата, а не през очилата на партизанството, Министър Тишев заслужава да бъде похвален за неговото дело, а не хулен. А за мостовете по пътя Ябланица—Ловеч, според доклада на парламентарната анкетна комисия, са платени на предприемача Юруков 202,785 лева, а не целия бюджет от 2,230,000 лева.

На всеки случай е била избрана парламентарна анкетна комисия която в последното XIV заседание представя доклада си. Заключението е, че тържните книжа не показвали на каква стойнотт възлизали предприятията, а са били отдавани по единични цени, върху които конкурентите представлявали своите предложения в процентно намаление или увеличение; затова захващали се работи по стойност по-голями от предвидените кредити в бюджетите. Имало бъркотия в преписките, грешки, нередовности, незаверени договори, неопитност, но не и установено злоупотребление. Представени и били равносметките на 34 предприятия¹), които имат оправдателни документи и са

---

¹) Ще дадем списъка на тия 34 предприятия, за да се види направеното в първите 4 години от съществуването на княжеството, защото сега няма нищо в архивите на Министерството.

1.	Работи на предприемача	Берковски	лева	56,060,19
2.	„ „	Жеко Ангелов	„	29,570,78
3.	„ „	Ф. Брокс	„	96,592,71
4.	„ „	Ф. Брокс	„	247,190,44
5.	„ „	Бетюна	„	105,580,12
6.	„ „	Бец	„	5,914,86
7.	„ „	Дорнер	„	76,843,89
8.	„ „	Икономов	„	12,462.79

уравнени и приключени без спорове. Всичките извършени работи по тия 34 предприятия, извършени от 1879 до края на 1883 г. възлизат общо на сумата 5,929,021 лева.

Както се вижда от гореизложеното, не е било лесно в зората на съществуването на нашата държава да бъдеш министър. Първите общественици на младото Княжество без разлика на партии са се стремели да направят съществуващите пътища и да направят некои нови шосета от съществено значение за стопанското съвземане на страната.

9.	Работи	на предприемача	Кайзер	лева	275,[illegible]85,06
10.	„	„	Лазаров	„	32,[illegible]71.55
11.	„	„	Минчев	„	11,415,40
12.	„	„	Нешов	„	147,670,96
13.	„	„	Я. Николов	„	37,118,44
14.	„	„	Петров	„	487,636,38
15.	„	„	Райзов	„	52,718,12
16.	„	„	Корнаки	„	99,107,14
17.	„	„	Пеев	„	4,865,47
18.	„	„	Прошек	„	16,578,00
19.	„	„	Мад и Сакати	„	39,000,00
20.	„	„	Илия Попов	„	168,409,6[illegible]
21.	„	„	Мишала	„	17.737,00
22.	„	„	Сет	„	2,000,00
23.	„	„	Юруков (мостове по шосе Ябланица—Ловеч		202,784,56
24.	„	„	Я. Саров	„	63,935,60
25.	„	„	Ферабоско	„	22,680,63
26.	„	„	М. Юрданов	„	18,807,58
27.	„	„	Файнберг	„	44,691,71
28.	„	„	Юрганджиев	„	27,099,7[illegible]
29.	„	„	Симонета	„	45,506,43
30.	„	„	Страцаборски	„	90,262,06
31.	„	„	Я. Логинов	„	268,435,37
32.	„	„	Ф. Розелт	„	289,260,15
33.	„	„	Рекна	„	181,915,21
34.	„	„	Ив. Хаджиенов	„	2,637,783,15
				Всичко лева	5,926,021,22

V. ПЪТИЩА

До съединението в 1885 година, пътищата в България бяха под два различни режима. Докато в Южна България (Източна Румелия), в самия органически устав са установени ръководните начала за уредбата, класирането и подръжката на пътищата както и средствата за тази цел в Княжество България нямаше никакви указания в основния закон, които да уреждат тази материя.

По-долу ще проследим, по отделно за Източна Румелия и за Княжество България, развитието на строителството и съобщенията до края на 1885 година, а после, както слети заедно до края на 1887 година.

1. Пътищата в Източна Румелия

В самия Органически Устав на Областта, притурка № 20, глава VIII § 3, пътища, са били установени ясно ръководните начала за уредбата, класирането и подръжката на пътищата, както и средствата за това. Ето и наредбите, на кратко: пътищата се делят на 3 класа, областни, окръжни и междуселски. Областните пътища съединяват окръжните центрове помежду им или пък отиват до границите на Областта; окръжните — съединяват околийските центрове с окръжния град или пък околийския град с границите на окръга; междуселските — съединяват общините помежду им или с околийските центрове.

Областните пътища се правят и подържат с областни средства; окръжните — със средства на окръзите, през които минават; а междуселските — със средства на общините, в земите на които са направени, или с налози, които са предвидени в закона. Така, при направата на нов или поправката на стар път, ако средствата на заинтересованите общини не са достатъчни, последните имат право, със съгласието на префекта и окръжната комисия да наложат право за преминаване, което може да трае, догдето се изплати пътът[1]).

Размерите на областните и окръжните пътища, начинът за направата, поправката и подръжката им, както и други подробности се уреждат с един публично-административен правилник, който, според чл. 12 от 10-та притурка към Органическия Устав, има силата на закон. Такъв публично-административен правилник се издаде за пръв път на 4. 7. 1881 г. и въз основа на чл. 55 от Органическия Устав, бе утвърден от Главния Управител на Областта. Този правилник съдържа начина за правенето, поправянето, и подържането на областните и окръжни пътища. Той посочва, какви трябва да бъдат уклоните в надлъжните профили, най-малките радиуси, ширината на настилката и банкетите и размера на окопите; нарежда посаждането на дръвчета край пътя и тяхното отглеждане; определя дебелината на настилката и издутостта ѝ; какво трябва да съдържат книжата, които съставляват проекта за направата на един път; показано е, как се правят нови пътища :с предприемачи или по стопански начин; изброява, кои пътища са развалени и как трябва да се поправят. За подържането се предвижда: обикновенно подържане и извънредно; обикновенното се извършва от кантонерите, а извънредното — с предприемач или по стопански начин. В същия правилник се определя, че кантонерите са главни и обикновенни и се установяват тяхните длъжности, както и наказателните мерки.

---

[1] Тази такса за преминаване изобщо не е била приложена никъде у нас

По същия ред е издаден и публично-административен правилник за полицията на пътищата в Източна Румелия, както и публично-административен правилник за окръжните пътища в Пловдивския окръг. В последния правилник са показани размерите на окръжните пътища, като уклони, радиуси, ширина и дебелина на настилката, ширина на банкетите, размери на окопите и пр. В него са показани и правилата, които трябва да се спазват при прокарването и направата на окръжните пътища, поправката и подръжката им. Този правилник е служил за ръководство и на останалите 5 окръга: Бургаски, Старо-Загорски, Сливенски, Хасковски и Татар-Пазарджишки.

На 1. 12. 1882 год. е гласуван в Областното Събрание закон за междуселските пътища, според който те се делят на два класа: с голямо съобщение и с обикновенно съобщение. Средствата за тяхната направа, поправка и подръжка с които общините са разполагали са:

а) общински приход,

б) помощи, които главните съвети предвиждат ежегодно в бюджетите си и

в) пътна повинност, която не може да надмине 6 работни надници.

Всеки гражданин от мъжки пол, от 17 до 50 години, и който плаща преки данъци, подлежи на пътна повинност, а така също и всеки притежател на кола, всаден или товарен добитък е длъжен да работи на пътищата, които се правят или поправят. Лицата, които не излизат на работа, плащат надниците в пари, определени от общинските съвети. Случайни приходи: когато един път се повреди от експлоатация на гори, рудници, каменоломни и др., общините могат да искат от притежателите особени помощи, в размер на повредите. В случай на спор, размерът на сумата, която трябва да се заплати, се определя от административните съдилища. Междуселските пътища с голямо съобщение се правят по заповед на Префекта, а тия с обикновенно съобщение — по заповед на кмета. Общините са длъжни да издържат кантонери за подържането на тия пътища, управлението на които се е водило от техническия персонал при окръжните комисии.

Устройството на техническата служба в Източна Румелия е водил французинът инжинер Декюб, който е въвел възприетото във Франция устройство. Основните линии за устройството на службата са дадени в самия Органически Устав и ред правилници, които засягат пътищата, постройките и благоустройството.

До тук ние посочихме законодателните мерки, които предвиждат до най-малки попробности всичко необходимо за правилното и редовно действие на техническата служба; така че първите управляющи в тази служба са били добре опътени. В Княжество България е имало повече колебание и търсене на правия път.

Според Органическия Устав на Източна Румелия, обществените сгради и пътища се управляват от Дирекцията на земеделието, търговията и обществените сгради. В централното управление е имало 2 инженери и 1 архитект, 1 деловодител и 1 магазинер, а в окръзите — 5 окръжни инженери и 5 техници за областните пътища, 1 окръжен инженер и 1 техник за Пловдив, 10 главни кантонери и 70 обикновенни кантонери. Този малък персонал е трябвало да се заеме с възстановяването на съсипаните от войната пътища, да уреди архитектурната служба, да ръководи благоустройството и да се занимава с обществени и частни водни строежи.

В Източна Румелия имаше тогава 800 километра пътища, така че на 1 инженер се падаха средно 800 : 8 = 100 километра, а на 1 кантонер 800 : 80 = 10 километра. В Княжество България тия цифри са респективно 162 и 62 километра.

Този персонал за областните пътища остана същият до Съединението — 6. 9. 1885 г. За окръжните и междуселски пътища се е предвиждал при окръжните комисии отделен технически персонал.

Средствата за направа, поправка м подръжка на областните пътища се предвиждаха в бюджетите на Дирекцията на земеделието, търговията и обществените сгради. До 1886 година са изразходвани 3,214,815 лева. За поправката и подръжката на окръжните и междуселски пътища е използувана и пътна натурална повинност, но не може да се прецени точно в пари.

В Източна Румелия са били построени болници, гимназии и други обществени сгради. За тяхното подържане са се предвиждали в бюджетите от 15,000 до 300,000 гроша годишно.

Изобщо в Източна Румелия всичко е напредвало планомерно, особено законодателството за устройството на службите. Вярно, съобщенията и строежите не са напредвали, както във вековеите държави на Западна Европа, но те се подобряваха по-бързо, отколкото в съседните нам страни.

2. Пътищата в Княжество България

Както споменахме вече, в основния закон на Княжество България нямаше никакви указания относно устройството на техническите служби и начинът и средствата за строежа и подържането на пътищата. Тук трябваше да се реди всичко съвсем отново и по свой почин. На 17. 7. 1879 година се учредило едно строително отделение към Министерството на Вътрешните Дела. В него е имало двама инженери и един архитект. В Бюджета на същото Министерство съставен на Руски и утвърден от императорския комисар княз Дондуков

Корсаков, са предвидени, в § 1, статия 5 — 16.000 франка за Губернски техници, по един в Губерния, и в § 13, статия 1 — 100.000 франка за поправка на пътищата и сградите. Устройството на службата почва, обаче, едва в 1880 година, когато се гласува закон, според който Дирекцията на обществените сгради пада под ведомството на Министерството на Вътрешните Дела. Личният състав на Дирекцията е: 1 директор, 5 администвативни чиновници, 3 инженери, 1 архитект и 2 технически секретари, а в окръзите — 4 инженери и 21 кантонери. В същия закон, чл. чл. 3 до 6 включително, се нарежда: за направата, поправката и подръжката на пътищата, всеки жител от мъжки пол, от 20 до 55 години, да работи 4 дни и, ако е с кола 3 дни. Ако не желае да работи, откупва се: 4 x 2 = 8 лева или 3x4 = 12 лева.

Както се вижда от закона, пътната повинност[1]) е същественото средство за направата, подръжката и поправката на пътищата, а след нея идват предвижданите кредити в бюджета на държавата, които се изразходват главно за направа на изкуствени съоръжения и варианти по важните Балкански проходи: през петрохан към Берковица и Лом, през Владая за Кюстендил и турската граница, за Македония, през Вакарел за Ихтиман и Пловдив, през Араба-Конак за Плевен и др.

Нека добавим, че средствата, с които службата разполагаше за направа и подръжка на пътищата беха много скромни, да не река нищожни. Така, у нас се отпускаха за направа и подръжка на пътищата по 273 лв. на километър, когато само за подръжка в Франция се отпускаха по 650 лева на километър, в Италия — по 683 лева, а в Австрия — по 682 лева. При тези финансови средства, да бъдем доволни, че сме успяли да запазим донякъде пътищата ни.

На 26. 3. 1883 г. Дирекцията на общ. сгради влезе в състава на новообразуваното Министерство на общ. сгради, земеделието и търговията, чийто титуляр, опитният руски инженер княз М. Хилков[2]) е в същност първият организатор на техническите служби по пътищата и сградите в княжество България. При неговото управление (1883 година) са изработени и турени в действие две от най-важните законоположения: Законът за търговете, който бе в сила до 6. 2. 1906 г. и Публично-административният правилник за сключване договори и за задълженията, които се налагат на предприемачите, който бе в сила до 1923 година. Същата година се издаде и Правилник за атрибутите на новото Министерство. Тези атрибути беха следните:

1. Строеж, поправка и подръжка на държавните пътища. Държавните пътища са тия, които свързват два окръжни града помежду им, или окръжен град с границата, или морско или Дунавско пристанище.

---

[1]) Пътната повинност е била въведена в Франция в 1738 год. за всички граждани от 15 до 60 години. Работило се 6—40 и 60 дни без право на откупване. От там е взета в Турция, от която е наследена у нас.

[2]) Княз Михаил Хилков у нас като Управляващ Министерството на Общ. сгради, земедалнето и търговията, изпълни бляскаво своята задача. Впоследствие, като министър в Русия, той построи ж. п. линия през Сибир за Владивосток.

2. Държавните пътища са на брой 35, повечето останали от турско време.

3. Трасиране на окръжни и междуселски пътища и надзора по строежа им.

4. Държавните пътища се утвърждават от Народното Събрание, и в размера на предвидените суми, ще се правят и поправят.

През 1883 г. се утвърждава и приетият от Държавния Съвет Закон за полицията на пътищата. Този закон запълни една голяма празнота в пътното дело. С него се уреди надзорът върху пътищата, въведе се ред в движението, преследват се причинителите на повреди на пътищата, мостовете и кантоните, определиха се норми за постройките край пътя, посочи се как се прекарва вода край пътя или през него, за водни индустриялни заведения и други културни нужди.

Пак през 1883 г. се утвърждават;

1. Закон за направата, поправката и подръжката на държавните пътища.

2. Закон за направата, поправката и подръжката на окръжните пътища.

3. Правилник за кантонерите, който урежда надзора и подръжката на пътищата.

Първият закон установява,. че държавните пътища се строят и подържат изключително от държавата, освен частите през градовете, които се правят и подържат от градските общини.

Вторият закон постановява, че окръжните пътища се строят и подържат:

а) Със средства от самите окръзи.

б) С пътна натурална тегоба.

в) С помощта на държавата, при доказана нужда.

Частите, които лежат в чертите на градовете и селата, се правят и подържат от общините на последните. Освен това, определя се, как става обявяването или изваждането на един път за окръжен или не и как стават посажданията на дръвчета край пътя.

С тези два закона, изработени от княз М. Хилков, се даде едно разпределение на пътищата, но оставянето в тежест на общините да правят и подържат частите от пътя, които минават през тях, не даде резултати, защото именно през селата окръжните и междуселски пътища бяха най-недобре подържани.

На 24. 12. 1883 год. бе утвърден законът за изплащане на натуралната пътна тегоба в пари, като размерът се определя на 4 лева.

Тези закони имат много непълноти и неясноти. Липсва и идеята за насочване работите по определена предварително програма за известно време. Но това бяха законите, по които в Княжество България управляващите техническото дело се ръководеха до Съединението на Южна със Северна България — до 6. 9. 1885 година.

Стана Съединението. Настъпи смутно време. Наистина, братоубийствената война завърши скоро, но и без това ограничените средства на България се намалиха. Неизбежно беше да се почувствува известна умора след войната. Но устремът за строежи и грижите за подобрението на българските пътища и съобщения продължиха без отслабване.

3. Пътищата след Сръбско-българската война

Веднага след сключването на мира със Сърбия и до осъществяването преобразованието на пътната тегоба, тя трябваше да бъде уредена временно. За тази цел, изработи се Правилник за изплащане на пътната повинност, утвърден на 21. 2. 1886 г. В него са вписани наставления за лицата, които ще го прилагат и по какъв начин, по кое време ще се изпълнява пътната повинност и как ще се издължават подлежащите на тази тегоба граждани, както и че събирането ѝ ще става по реда на данъците. Не се допуска издължаването ѝ част в натура, част в пари. Този правилник внесе доста яснота в тая част, но все пак имаше непълноти. Необходимо беше един добре обмислен и планомерен закон, който да уреди пътната тегоба.

Макар и населението да бе отвикнало да гледа на пътната тегоба като на ангария, макар и да бе викано, когато нямаше полска работа, техническите власти срещаха голями мъчнотии при събирането на този данък, и резултатите не бяха задаволителни. Недоборите по пътната натурална повинност бяха значителни — 40 до $50^0/_0$. А един данък е добър, когато е сигурен и отговаря на нуждите, които трябва да задоволява. Все повече растящите недобори по пътната натурална повинност показват, че този данък не задоволява нуждите, следователно, не отговаря на целта си. При все това, трябва да сме благодарни, че съществуваше, защото без него, при финансовото изтощение на страната, щеше да бъде още по-лошо.

През 1887 година нашата пътна мрежа, която при освобождението бе 2100 километра разнебитени пътища, достигна до 3,367 километра, от които 1167 километра добри, 670 километра средни и 1531 километра лоши пътища[1]), с 5,176 мостове и водостоци, от които 2,026 дървени, 2,973 каменни и 177 железни.

Употребяваната пътна настилка праз времето от 1879—1887 г. беше същата, както на заварените обикновени пътища. При оцедлива почва — настилка само от трошени камъни или речен чакъл с дебелина 20—25 см. с пясък отгоре, а при глинеста почва — основен калдръм от 15 до 20 см. дебелина, с трошено-каменна настилка от 15 см. дебелина и пясък отгоре.

Според закона от 9. 4. 1883 година пътищата имат следните норми:

а) За 2 коли $5.00+2\times0.75=6.50$ м. широчина

---

[1]) Министерството на О. С. П. Б. в своя „Годишник" за 1935 и 1936 год. определя понятията „добър" „среден" „лош", както следва: 1) Един път е *добър* когато настилката ду е гладка и равномерно изтъркана най-много до половината и дебелина, без да има образувани по нея дупки и коловози; 2) един път е *среден* когато настилката му е станала грапава и малко деформирана, като тук-там по нея има образувани коловози и малки трапчинки и същата е изтъркана неравномерно до половината на дебелината ѝ; 3) един път е *лош* когато настилката му е изтъркана повече от половината и дебелина, като на някои места се е показал основният калдръм.

б) „ 3 „ $7.00+2\times1.50=10{\cdot}00$ м. широчина
в) „ 4 „ $9{,}50+2\times4.00=17.00$ м. широчина
г) „ 6 „ $14.00+2\times4.00=22.00$ м. широчина

Тези широчини, с изключение на $5+2\times0.75=6.50$ м., не се приложиха. До днес даже не се е достигнала широчината $7+2\times1.50=10{\cdot}00$ м., каквато широчина имаха стратегическите шосета на Мидхат-паша. У нас се употребяваха, вместо предвидените в закона, следните пътни норми:

Означаване на нормите	Държавни пътища	Окръжни пътища	Общински пътища
Широчина на камената настилка	5.00	4.00	3.00
„ на банкетите	1.50	1.50	1.00
Цяла широчина на пътя	8.00	7.00	5.00
Издутост на пътя	1/50	1/50	1/40
Широчина на дъното на окопа	0.50	0.40	0.30 — 0.40
Дълбочина на окопа	0.60	0.50	0.50
Най-голям надлъжен наклон	7%	7%	9%
Най-малък радиус	25	20	15
Най-малка права между крива и контра-крива.	15	15	10

Напредъкът при строежа на пътищата за това неспокойно време от 1879 г. до 1887 г. — направени са 1,267 км. пътища — е задоволителен. Естествено това смутно време се отрази неблагоприятно за мирното строителство.

4. Занемаряване на пътищата

Съществуващите до 1887 г. закони не даваха възможност за едно правилно развитие на пътното дело. Дирекцията на О.С. съзнаваше, че цялата служба се нуждае от коренно преобразование. Затова, в 1887/88 г., се приготви законопроект за пътищата в България. Тоя законопроект поставяше техническата служба на здрави и устойчиви начала. Поради неизясненото политическо положение, обаче, от една страна, поради настъпилата, след бурните години, финансова криза, от друга — вниманието на държавниците бе отклонено от въпросните преобразования и законопроектът остана неразгледан.

През 1889 и 1890 г. се започна строежът по стопански начин на ж. п. линия Ямбол—Бургаз, а през 1891 и 1892 г. — строежът на ж. п. линия София—Перник. Това време се отрази извънредно зле върху пътищата. Те бяха почти занемарени. По-добрите окръжни инженери бяха привлечени по строежа на ж. п. линии. Така щото пътищата останаха без достатъчен технически персонал. Аз се бях върнал вече, като млад инженер, от чужбина и бях назначен за окръжен инженер в Ловеч. Едва се бях запознал с окръга и бях проучил някои верианти по пътя Ловеч—Троян—Карлово—Пловдив, когато след 6-месечно престояване в Ловеч, през лятото на 1890 година, бях натоварен да управлявам двата окръга — Видински и Ломски. Заварих едно ужасно положение. В Ломския окръг, главният път София—Берковица—Кутловица—Лом беше задоволителен, но отклоненията от него почти нямаха мостове. Навсякъде се минаваше по бродове. Във Видин беше още по-лошо, защото шосетата Видин—Чупряне—Св. Никола и Чупряне—Ружинци—Лом неможеха дори да служат за прибирането на храните, поради липса на мостове и неудобни бродове. Мъчех се, с малките средства, които Дирекцията отпускаше (по 2000 лева за поправка), да построя поне временни мостове. А за подобрението на пътищата нямаше възможност и да се мисли, тъй като във Видин имаше само един техник, но в Лом и него нямаше. Освен това, в някои управляващи кръгове си бе пробила път мисълта, че пътищата не принасят никакъв приход и са тяжест на бюджета, така щото, при направата на железници, те — пътищата — изгубват значението си. Един неверен възглед, който не можа да заблуди за дълго време управляващите кръгове, които се сепнаха и се загрижиха отново за пътищата. Обаче гласуваните в бюджета кредити за направа, поправка и подръжка на пътищата си оставаха нищожни, далече по-малки от сумите, които се предвиждаха за същата цел непосредствено след Освобождението. Така, в бюджета за 1891 г. предвиденият кредит за пътищата възлиза на 800,000 лева — сума нищожна, в сравнение с кредитите, които се гласуваха за същата цел през времето от 1879—1887 година. А междувременно страната се развиваше и нуждата от съобщения растеше неспирно.

5. Създаване на Министерство на Обществените Сгради, Пътищата и Съобщенията и новият закон за пътищата в България

През 1893 година, чрез гласуваното допълнение на някои членове от Конституцията, IV-то Велико Народно Събрание учреди и Министерство на Обществените Сгради, Пътищата и Съобщенията, което обхващаше мостове и шосета, архитектура, експлоатация и постройка на железници, както и Главна Дирекция на Пощите и Телеграфите. Новото Министерство започна да действува още същата година. Откри се простор на строително творчество. Нарочна Комисия прегледа законопроекта от 1888 г. и му даде окончателна редакция, за да бъде внесен в Народното Събрание, за разглеждане и гласуване.

С предвижданите, тогава, кредити в бюджета, не бе възможно да се направят и най-необходимите изкуствени съоръжения, нито пък, да се подържа добре направеното. Заради това, в новия законопроект беха предвидени следните източници на средства:

1. Пътна тегоба, 5—дневно работене всяка година, или 2 лева за всеки работен ден=10 лева годишен пътен данък.

2. Имотен данък от 10% налог върху $^1/_3$ от преките данъци възлизащи на 33,000,000 лева.

Ако законопроектът се приемеше без изменение, очакваше се да постъпят: от пътна тегоба в пари 1,700,000 лева и от имотния данък 1,100,000 лева, всичко 2,800,000 лева. С тази сума се целеше да се направят изкуствени съоръжения, да се приготвят камъни, чакъл, пясък и да се извърши овалването, а с пътна тегоба в работа — да се извършват землените работи, да се превозват материалите, да се натрошат камъни и изобщо да се направи това, което е възможно да се извърши с повинничари.

Министърът на О.С.П.С., в 1893 г., внесе в Народното Събрание законопроекта за пътищата в България. Приемането и гласуването стана на бърза ръка, като се отхвърли имотният данък, предвид на съображенията, че пътната тегоба не била тежък данък за населението, че пътищата трябват повече на селяните, за да отнасят произведенията си до града, до гарата, до пристанището.

При все че се отхвърли имотният данък, който почиваше на здравото начало, че всички граждани на една държава имат полза от пътищата, пряко или косвено, при все че твърдението че пътищата трябват повече за селяните е съвсем едностранчиво, все пак този закон постави пътното дело в България на определени основи. Управлението се здоби с едно съществено законоположение, което откриваше възможности за работа.

Главните постановления на този закон са:

1. Пътищата се разделят на 3 категории: държавни, окръжни и междуселски; държавните, пък, се подразделят на първокласни и второкласни пътища.

2. Държавните пътища се установяват или отменяват със закон, а окръжните и междуселските — с постановление на Окръжния Съвет, утвърдено от Министерството на О.С.П.С.

3. Определя се ширината на разните категории и класове пътища, най-големите наклони на надлъжния профил, най-малкия радиус. както и компетентната власт, която може да допусне отклонение от нормите.

4. Задължават се крайпътните притежатели на вади и канали да направят, на свои разноски, мостчета или водостоци.

5. Предвиждат се: километраж, насаждения и тяхното поддържане и пазене, както и начинът за строене на сгради край пътя.

6. Работите, по направата, поправката и поддръжката на пътищата са в тежест на държавата, окръга и общината. Те се извършват: а) с натурална пътна тегоба, б) с предприятия и в) по стопански начин.

По първия начин се извършват: землени работи от I категория, превоз на материали, натрошване на камъни и тем подобни. По другите два начина — изкуствени съоръжения, разбиване на скали и тем подобни.

7. За материали извадени от частни кариери, се плаща кариерно право според закона за мините и кариерите

8. Когато окръгът няма средства, той иска помощ от държавата, в пари или държавна пътна повинност.

9. Върховният надзор над пътищата се упражнява от Министерството. За изпълнение на проектираните работи се грижи: за държавните пътища — окръжният инженер; за окръжните и между-

селски пътища — окръжният инженер при Окръжния Съвет. Всички проекти за пътищата се утвърждават от Министерството.

10. Пътната повинност. На нея подлежат всички граждани от мъжки пол, от 20—55 години, без учениците и военните по-долу от офицерски чин. Отбива се по два начина: в работа или в пари. За държавните пътища: 5 работни дни или 10 лева в пари. Пътната тегоба за окръжните и междуселски пътища се определя от Окръжните Съвети. Онези, които отбиват пътната тегоба с кола, работят 3 дена, вместо пет. При направа на нови пътища, ако е нуждно, пътната тегоба се отбива в двоен размер от местното население, край новия път, тъй като то ще се ползува най-много от него. Законът определя: поименните списъци, количеството на работите и времето за отбиването на пътната тегоба. Инструментите се дават: за държавните пътища — от държавата, за окръжните и междуселски пътища — от Окръжните Съвети.

11. Едно важно постановление на закона са наказателните мярки за лицата, които го нарушават. Наказват се с глоби: отрязването на дръвчетата, неявяването на работа, укривателството при съставянето на списъците в определения от държавата срок. Глобите се налагат от окръжния управител, по доклад на окръжния инженер, и се събират по реда на преките данъци. Местната община, в която се налагат глобите се ползува от половината стойност на наложените глоби, които се внасят в общинската каса.

Законът още не бе годинясал от влизането му в сила, когато, през октомврийската сесия на Народното Събрание се внесе предложение за изменението на член 32, като се намаляваше пътната повинносу от 5 на 2 дена работа и от 10 на 4 лева в пари. Забележката за коларите се заличаваше. Едно такова прибързано действие от страна на общественициите и министрите, без едно сериозно проучване, се отрази зле върху разширението на пътната ни мрежа. Така че възлаганите надежди на новия закон не само не се оправдаха, но се явиха и недобри последствия.

Незавдното положение на пътищата, нуждата от пътища, нищожните средства: 2 дена пътна повинност и слаби кредити в бюджета, — пътната тегоба в пари отиваше не за пътища, а като обикновен приход в хазната, — всичко това се отрази твърде неблагоприятно върху пътното дело в страната.

Това състояние на нещата просто връзваше ръцете на техническия персонал, който едва сварваше да крепи едно най-обикновенно подържане на пътищата. Също такова бе и положението на окръжните и междуселски пътища.

6. Двама стопани на пътищата. Съсредоточаване на грижите за всичките пътища в Министерстаото на О.С.П.С.

Пътищата у нас имаха двама господари: държавата и окръжните съвети. Това положение беше заимствувано от Франция, защото се предполагаше, че окръжните съвети, като по-близки до народа, ще се грижат повече за окръжните и междуселски пътища, както това става в Франция. Но не биде така. Двадесет-годишната дейност на постоянните комисии за пътищата даде повод да им се отнеме тази грижа. С малки изключения, постоянните комисии не разбраха своята задача.

Масса средства се изразходваха в окръзите, а по отношение на пътищата нямаше нищо на лице. Имаше окръзи, гдето нито един път не бе завършен. На много места имаше започнати работи, но занемарени, незавършени, изоставени, изчезнали. Според личните интереси на стоящите начело на окръжните постоянни комисии, изоставяха се започнати на едно място пътища, за да се захванат други — там, където е изборната околия на големците, в разни направления, без една ръководяща програма. Естествено, такова рархвърляне на работата не дава резултати и след кратко време не остава дори и следа от така работени пътища. Така вървя до 1900 година.

Тази дейност на нашите постоянни комисии потвърди. че приетото у нас деление на пътищата подхожда само у напреднали страни, с здрава традиция, и установена пътна политика. Най-сетне, управляващите у нас се убедиха, че се налага коренно преобразование на пътното дело. И много от окръжните съвети се убедиха в правотата на този извод. Ней-напред, по почин на Министерството на Вътрешните работи, в 1899 г., се измени Законът за Окръжните Съвети, чрез което изменение всичкия технически персонал при окръжните съвети и всички окръжни строежи се прехвърлиха към Министерството на О.С.П.С. По този начин се предреши и съдбата на окръжните и междуселски пътища. Още същата година, X-то Обикновено Народно Събрание, в първата си редовна сесия, прие и гласува Закон за държавните и общински пътища, по силата на които пътищата са два вида; държавни и общински. По-важните окръжни пътища се причислиха към държавните, а по-маловажните — към общинските, а направата, поправката и подържката на пътищата се пое от Министерството на О.С.П.С.

Държавните пътища, според значението си, се подразделиха на три класа. Това предизвика видоизменение и на приетите по-рано норми за напречния профил както са изразени в таблицата на стр. 30.

В занимаващия ни закон се направи крачка напред относно средствата. Тия средства са:

1. За държавните пътища:

а) Кредитите в държавния бюджет; б) Кредити в размер на 20 до 30% от приходите на окръзите предвидени в бюджета им; в) Задължителна държавна пътна тегоба.

2. За общинските пътища:

а) Общинската пътна тегоба; б) Кредитите, предвидени в общинските бюджети; в) Парична помощ от окръжните съвети; г) Парична помощ от държавата за направа на изкуствените съоръжения.

Пътната тегоба се определя на:

а) За държавните пътища — 4 дена или 8 лева; б) За общинските пътища се определя с постановление от окръжните свъети,

ВИДОВЕ ПЪТИЩА	Ширина на каменната настилка	Ширина на банкетите	Цяла широчина на пътя	Издутост на пътя	Окопи		Максимален наклон	Минимален радиус	Минимална права между противокривите
					Широчина на дъното	Дълбочина			
	м.	м.	м.		м.	м.		м.	м.
Държавни I кл.	6·00	2·00	10	1/50	0·50	0·70	$6^0/_0$	30	20
Държавни II кл.	5·00	1·50	8	1/50	0·50	0·60	$7^0/_0$	25	15
Държавни III кл.	4·00	1·50	7	1/50	0·40	0·50	$8^0/_0$	20	15
Общински · ·	2·50 до 5·00	0·75 до 1·50	4—8	1/40	0·30 до 0·50	0·50	$9^0/_0$	15	10

утвърдено от Министерството на О.С.П.С. Тя не може да бъде по-голяма от държавната пътна тегоба. Ако пътната тегоба се отбива с добитък, работи се само два дни.

Нововъведенията на този закон са: от приходите на окръжните съвети се взимат за постройка на пътища от 20 до $30^0/_0$, докато по-рано се изразходваха за пътища от същите съвети 38 до $50^0/_0$ от приходите им, а в същност нямаше нищо на лице. При това предвиденият кредит, според закона, се изразходва в същия окръг, от който е взет. Пътната тегоба остава същата. Мрежата на общинските пътища се определя от окръжните съвети, в споразумение с техническите власти в окръга и одобрението на Министерството на О.С.П.С. Отчужденията за нуждите на пътищата се освободиха от усложнения и интересите на двете страни — държавата (или общината) и частните лица — бяха еднакво запазени. Също и спънките по полицията на пътищата се отстраниха. Изобщо този закон беше стъпка напред.

7. Стремежът на техническата власт да се заздравят и осигурят средствата за направата, поправката и подръжката на пътищата.

Бюджетните кредити не отговаряха на нуждите на пътищата. Както и по-рано, след завършването на първия строителен период (1879 — 1887 г.), в бюджета се предвиждаха от 1,000,000 до 1,500,000 лева зл., без оглед на положението на пътищата, които никога не са били в отлично състояние. На всеки случай, това бяха средствата, които се получаваха от главния източник — държавния бюджет.

Вторият източник на средства, процентът от приходите на окръжните съвети, не оправда очакванията. В началото, от 1901 до 1907 г. постъпваха от 300 до 380,000 лева, но след това почна да намалява и спадна, по едно време, до 82,000 лева. Окръжните съвети бяха длъжни да предвиждат средно 25%, а в същност предвиждаха по-малко от 15%.

Третият източник, най-важното перо, от което се очаквха да додат повече постъпления, беше пътната тегоба в пари. Държавата, обаче, никога не е предвиждала в бюджета за пътищата цялата сума, получавана от пътната тегоба в пари. Така щото най-важният източник за направата, поправката и подръжката на пътищата си остана пак натуралната пътна тегоба. В началото, като наложителна, тя се използуваше доколкото се може повече, но, със стопанското развитие и съвземането на народа, изобщо, и особено на селяните, приложението ѝ срещаше много пречки, и тя стана най-нередовния данък. Отбиването ѝ зависеше от добрата воля и разпоредителността на административните власти, от времето и плодородието, от заинтересоваността на населението от работения път, от разстоянието до мястото на работата на повиничарите, от вида и количеството на определената работа и други частни съображения на повиквания да отбие пътната си тегоба. Следва да се заключи, че от един непостоянен и неопределен данък не може да се очаква редовна поправка и подръжка на пътя. А когато такава няма, пътищата се развалят.

При такова положение на източниците, не може да се уреди една системна работа в направата, поправката и подръжката на пътищата. Всичката тази нередовност предизвика ново изменение на Закона за държавните и общински пътища, което целеше:

1. Всички постъпили суми в съкровището от пътна тегоба да се изразходват единствено и изключително за направа, поправка и подръжка на пътищата.

2. До възможния предел, да се премахне съществуващата несправедливост при разхвърлянето на пътната тегоба в работа, която ѝ дава изглед на познатата у нас, „ангария“, като се държи сметка за личното състояние на данъкоплатеца.

3. Да се разпростре и върху други лица, които не се засягаха от закона, макар и те да имаха по-голяма нужда от добри пътища.

4. Да се даде възможност на техническата власт да определи систематично програмата си на действие, преди още да е настъпило времето за отбиване на пътната тегоба.

5. Да се тури основата за уреждане както на службата по общинските пътища в техническо отношение, така и на службата за постъпленията и начина на тяхното изразходване точно за предназначената цел.

В първата сесия на XIII Обикновено народно събрание, внесеният от Министра на общ. сгради, пътищата и съобщенията законопроект за изменение и допълнение на Закона за държавните и общински пътища от 1900 год. се гласува на 22. 12. 1903 г. В изменения Закон за пътищата от 1903 г. се прокараха ясни постановления за направата, поправката и подръжката на пътищата. Това съществено решение се постигна под силното настояване на техническите кръгове; поне за държавните пътища пътната тегоба да се събира в пари, за да се установи една разумна и трайна пътна политика, каквато се налагаше от времето и назрялите нужди на държавата.

Цяли 30 години у нас се мисли, как най-разумно и полезно да се използува пътната натурална тегоба, която причиняваше голями главоболия и на техническата власт, и на административните служители, и на финансовата служба. Най-сетне всички се увериха, че този данък не отговаря на стопанските нужди на страната и на новите условия. Според измененията в закона, пътнатата натурална тегоба за държавните пътища се заменява с 6 лева в пари на лице. Облагат се и чиновниците от женски пол, от 20—55 години. Освен това, всички данъкоплатци плащат 4% връхнина върху преките си данъци, като се изключва поземления данък и беглика. Това се отнася главно до държавните пътища, които са далече от селата.

Към чл. 8 на Закона има следните бележки:

а) Приходите от данъка пътна тегоба се изразходват изключително за направата и поддръжката на пътищата в Княжеството. Не могат да се изразходват за друга цел.

б) Приходите от окръжните съвети се изразходват изключително за пътища в съответния окръг.

Постъпленията от приходите на окръжните съвети трябва да останат всецяло на разположение на Министерството на О.С.П.С. За тая цел, те се одържат от Министерството на финансите при изплащането на събраните връхнини за в полза на окръжните съвети и се внасят на името на Министерството на О.С.П.С. в клоновете на Б. Н. Банка или, при нямане на такива, в клоновете на Земеделската банка. Тези проценти не подлежат на секвестър от никое лице или учреждение.

Съставителите на Закона за пътищата, с тези измения целеха, като се обезпечат средствата, да се установи ред в направата на пътната мрежа. Тези изменения увеличиха прихода от пътния данък. Но въпреки изричността на забележката към чл 8, вместо очакваните постъпления 3,900,000 лева, в бюджета са били предвидени пак 1,500,000 лева, а с разликата 2,400,000 лева са били удовлетворени други бюджетни нужди. Така се изправихме пред действителността, щото същите държавници, които измениха Закона, първи да го нарушат. Поради негодуванието всред техническите кръгове от това грубо нарушение на Закона, съобщи се за успокоение, че бюджетът бил минал преди изменението, та в бюджета на следната, 1905-та година, щял да се спази напълно законът. Но пак се появи същото разочарование. Вмясто постъпилите 3,900,000 лева, за пътищата се предвидиха в бюджета пак само 1,500,000 лева. За да се прикрие това мащехско отнасяне към пътното дело, изтъкна се, че забележката а) към чл. 8 на Закона противоречела на Закона по отчетността на бюджета. Затова, на бърза ръка, Министърът на О.С.П.С. внесе законопроект за отменяването ѝ. XIII Обикновено Народно Събрание- във втората си сесия (1905 г.) прие това предложение. Отмени се, заедно със забележката а) и таблицата за държавните и общински пътища, която, обаче, се замени с нова, по-добра. В четвъртата си сесия, (1906 г.), XIII О.Н.С. гласува нови изменения на Закона, с цел да го подобри. Предвидя се и 2 лева глоба за неплатилите пътния данък.

По този начин, пак пътната тегоба в пари, според Закона от 1904 г., не се изразходваше за предназначената цел. Като последствие от това неразбиране, пътищата се разнебитиха и трябваше да се съжалява за пътната тегоба в работа, която, въпреки своите недостатъци, се употребяваше единствено за направата и подръжката на пътищата. Най-после държавниците се сепнаха, и XIII Обикновено Народно Събрание, в третата си сесия, гласува Закон за направа на част от пътната мрежа с 16-милионен заем от Б.Н. Банка, утвърден на 16. 1. 1906 година.

За правилното разпределение на сумата от заема, окръжните инженери бяха свикани на конференция в София, на която се изработи програма за работа и се разпределиха отпуснатите средства в един нарочен списък. Следующата година Министърът на О.С.П.С. внесе закон за увеличение на заема от 16 на 19 милиона, който бе гласуван от XIII Обикн. Народно Събрание, в четвъртата му редовна сесия.

Все се търсеше начин да се подобри облагането и събирането на пътния данък. Затова XIV Обикн. Народно Събрание гласува Закон за бюджета за 1909 г., съдържащ XXVI глави. Глава XIX гласи, че личната пътна тегоба за държавните пътища се заменява с пътен данък в размер 11% върху преките данъци и върху патента за тютюн и спиртни питиета. Това се наложи от следните съображения: а) за премахване на несправедливостите при облагането; б) за да се избегне сложността при изплащането; в) за да е съразмерен със състоянието на данъкоплатците; и г) за да се събере данъка бързо и да се посрещат редовно нуждите.

След влизането в сила на Закона за държавните и общински пътища и неговото приложение в продължение на няколко години, практиката подсказа, че трябва да се прегледа наново.

Трябваше да се определи, как се установява мрежата на общинските пътища и редът за нейното осъществяване по една обмислена програма за известно число години. Само по този начин можеше да се постави една здрава основа.

За обезпечение средствата за направата и подръжката на държавните пътища, чл. 8 от Закона трябваше да има едно повелително съдържание, именно: Приходите от пътния данък са предназначени изключително за направата и подръжката на държавните пътища.

Много важно е и подържането на направените пътища. Затова е необходимо да се предвиждат в бюджета ежегодно достатъчно средства за тяхната редовна и добра подръжка. Ето защо, в Закона трябваще да се постанови изрично, че се предвиждат отделно суми за подръжката на пътищата, а не общ параграф за направа, поправка и подръжка на пътищата.

Определи се, че глобите по чл. 61 от закона за бюджета, отчетността и предприятията, които се налагат на предприемачите на общински пътища ще се внасят в фонда общински пътища. Същевременно се нарежда, че общините имат право, с одобрението на Министерството на О. С., да налагат извънредна пътна тегоба, когато искат да работят определени от тях пътища.

Трябваше да се даде възможност на бедни общини да си направят или поправят улицата, съставляваща част от държавен или общински път; затова Министерството на О. С., с решение на Министерския Съвет, отпуска необходимите помощи. Тази мярка беше уместна, защото стана възможно да се благоустроят отчасти улиците на такива бедни общини.

За да се даде възможност да се направят пътища и в места, гдето материалите са отдалечени, чл. 11 от Закона определя най-високата такса за превоза на шосейни материали по железопътните линии. В същия закон се изменява и таблицата за нормите на пътищата и широчината на мостовете и се определя общинската пътна тегоба на 8 лв. в пари и 4 дни в работа.

Горните изменения и допълнения на Закона за държавните и общински пътища са приеха в тетата сесия (1911 г.) на XIV О. Н. С.

С учредяването на новото Министерство на О. С. П. Б. в 1912 год., настава нова ера на строителството в България. Устройват се отделно службите по благоустройството и водните строежи. Престана и вечната сума 1,500,000 лв. за направа, поправка и подръжка на пътищата. Тя се удвои, и то само за подръжката на държавните пътища. По този начин се достигна до 3,000,000 лева: 6422 клм. пътища = 467 лева, кръгло 470 лева златни на километър, само за подържане на държавните пътища, когато в 1891 г. имахме по 237 лв. зл. за направа, поправка и подръжка. Като пресметнем още и най-малко 10 надници на кимометър от пътната тегоба в работа, то ще надминем Холандия, гдето се предвиждаха 467 лева зл. на километър за подържане на пътищата.

Между това, нека изтъкнем, че през времето от 1887 до 1912 год. пътната мрежа, въпреки различните пречки и твърде скромните материални средства, бе нарастнала от 3,367 клм. на 6,422 километра държавни пътища и 2,454 клм. общински пътища, всичко 8,876 клм. пътища, от които 3,990 в добро — 2,824 в средно — и 2,062 в лошо състояние, с 15,450 мостове и водостоци и с 492 кантона.

Новосъздаденото Министерство на Обществените Сгради, Пътищата и Благоустройството, още в първите си стъпки, тласна силно напред пътното дело. Опекунството на Финансовото Министерство, което трая в пълна сила до 1893 г., и тегнеше над Министерството на О. С. П. С. до 1912 г., падна окончателно и нямаше вече пречки за службите да напредват.

Не може обаче да се оспори, че въпреки неопределената и неустановена пътна политика до 1912 г., през 33-те години, от 1879 до 1912 г., пътното дело напредна значително. Но този напредък щеше да бъде още по-голям, ако някои държавници не гледаха на пътното дело с пренебрежение и като на нещо маловажно. Ако на време се бяха отпускали средствата, искани от лицата, които бяха натоварени да ръководят пътното дело, напредъкът щеше да бъде грамаден.

След като най-после, пътнто дело стъпи на краката си, първата нужда бе да се убедят министрите и народните представители, че пътната мрежа не може да се строи само с бюджетни средства, а за направата й трябва да се прибягва и до заеми, както се прави за железопътната мрежа. Закона за 16 милионния заем за направа на държавните пътища от 1906 г. беше, проче, един добър предшествуващ пример.

Още същата година, когато се създаде новото Министерство на О. С. П. Б. (1912 г.), XV Обикн. Нар. Събрание гласува Закон за изменение на закона за дъравните и общински пътища от 1911 г. Внесоха се изменения от важно естество. Например пътният данък е напълно на разположението на Министерството на О. С. П. Б. и се внася на безсрочна лихвена сметка в Б. Н. Банка в фонд държавни пътища. По този начин се тури край на палиативните мерки, в хармония с една здрава пътна политика.

Друго важно постановление съдържа чл. 9 от Закона, който предвижда между средствата за направата на пътищата и тяхната поддръжка сключването на заеми. За целта, в Министерството на О. С. П. Б. се изработи списък за важните направления на пътната ни мрежа, като се взе и мнението на окръжните инженери. Установи се че на първо време ще са нужни 36 милиона лева. Приготви се и законопроект за 36-милионен заем, но не можа да се внесе в Народното Събрание поради войните в 1912 и 1913 година.

Трета важна стъпка, която законът даваше възможност да се направи, бе прехвърлянето на 2,000 километра от държавните пътища в общинските, защото бяха изгубили важността си. С това се облекчи държавнака пътна мрежа.

Така щото стремежът на техническата служба да се заздравят и осигурят средствата за направата, поправката и подръжката на пътищата се увенча с успех и можеше вече да се върви напред и все напред.

8. Нарастването на пътната мрежа.

След приключване последствията от Съединението, заздравяването на наследените от турско време пътища продължаваше. Младите български инженери се отдадоха с удивителна упоритост не само на попровката на старите пътища, но започнаха строеж и на нови пътища, въпреки слабите кредити в бюджета. Тези кредити те използуваха за направата на изкуствени съоръжения, а за направата на нови пътища се опряха на пътната тегоба в работа.

На първо време се направиха мостове на по-голямите реки: над р. Искър, при Чомаковци и Мездра, по пътищата Орхание — Червен-бряг и Враца — Орхание; над р. Тунджа, при селата Чаирлий и Кортенските бани; над р. Янтра, при Търново; над р. Росица, при Поликрайще; над р. Каленик по пътя Ябланица — Турски-извор — Ловеч; над Махленската река, по пътя Пловдив — Калофер; над реките Цибър, Лом и Огоста и други по-маловажни съоръжения. Едновременно със съоръженията се извършиха чрез предприятия и вариантите „Секиришка", по пътя Трън—Брезник и „Козничка", по пътя Кюстендил—Дупница, по която се построиха и първите сводови бетонови мостове.

Като нямаше кредити за направа на нови пътища, започнаха се, с пътна тегоба в работа, следните нови пътища: Айтос—Провадия, Татар-Пазарджик—Ели-Дере—Чепино, Свищов—Никопол, Русе—Тутракан—Силистра, Хасково—Каяджик (Раковски), Сливен—Кеременлий, Плевен—Никопол, Преслав—Върбица, Варна—Балчик, Варна—Евксиновград, Станимака—Чепеларе, Търново—Осман-пазар, Силистра—Добрич, Враца—Оряхово и др. По-сетне, с предприемачи и пътна тегоба в работа се направиха: вариантата край Ловеч, покрай Осъм, за Троян; Твърдишката варианта, по пътя Нова-Загора—Елена; Александровската и Витболската варианти, по пътя Видин—Белоградчик; вариантите по пътищата Търново—Елена, Русе—Бяла, Враца—Оряхово, Пловдив—Баня (Чукурлийската варианта).

Все по това време се поставиха връхни железни конструкции на мостовете над р. Лом, над реката при с. Александрово, над р. Ботуня, по пътя Враца—Вършец, на моста над устието на Мандренското блато, т. н. „Пода" при Бургаз, дървени мостове над р. Марица, при Скобелево и над р. Соволщица, при Кюстендил.

Отпусканите в бюджетите суми винаги са били по-малко от половината сума, постъпила в съкровището от пътна тегоба в пари. Този начин на действие даде скръбния резултат, че пътищата, които бяхме успяли да поправим отчасти до 1904 година, се развалиха вследствие липсата на средства. Най-после, със средствата на 19-милионния заем за направата на пътната мрежа (1906 и 1907 г.), се подхвана трескава строителна дейност за направа на пътища и мостове.

С заема бяха довършени следните пътища: София—Самоков, Станимака—Чепеларе, Панагюрище—Златица, през Средна-гора, Стара-Загора—Търново-Сеймен, Силистра—Добрич, Карлово-Клисура (варианта), София—Банкя, Кюстендил—Босилеград, Т.-Пазарджик—Брацигово, Ямбол—Късъл-агач (Елхово), Варна—Добрич—Курт-Бунар—Силистра, Враца—гара Мездра, Русе—Балбунар—Силистра, Русе—Тутракан—Силистра, Чирпан—гараСкобелево, Чирпан—гара Чирпан, Шумен—Силистра, Преслав—Върбица и много други.

Бяха иззидани устоите и стълбовете на много мостове и се доставиха връхни железни конструкции за '31 моста. По-важните от тях са: над р. Искър, при с. Горубляне, над р. Осъм, в Ловеч, над р. Янтра, при Чаушево, над р. Чая, по пътя Пловдив — Чепеларе, над реките Джерман и Тополница, по пътя Радомир — Дупница, над р. Марица, край Т.-Пазарджик, над р. Тундже, при с. Шахлий, над Лонгоза, над Малък-Искър, при Роман, над Върбовка и Разметана, по пътя Кюстендил—Дупница, над р. Марица, по пътя Пловдив—Хисаря и други по-маловажни.

Получените през 1914 г. два свърхсметни кредита: 10,000,000 лева и 15,000,000 лева, предназначени за направата на нови пътища с принадлежностите им, за довършването на започнатите пътища, за поправка на повредените пътища с принадлежностите им и за железните конструкции на мостовете с готови устой и стълбове, се използуваха умеѣтно. Довършиха се пътищата: Айтос—Провадия, Оряхово—Враца, Варна—Козлуджа, Яс-тепе—Шумен, Батак—Неврокоп, Чепеларе—Ксанти, Сомовит—Никопол и др. От същия кредит се поправиха повредените пътища: Мокрен—Градец—Котел, Дупница—Бобовдол, Мишковите ханове—Етрополе, Хасково—Кърджали, Неврокоп—Доспат, Мехомия—Якоруда—Лъджене, Цибър—Долна-Церовина и много други. Също се поставиха връхните железни конструкции на 18 моста. Освен завършването на изброените по-горе пътища и мостове, започна се направата и на следните пътища и мостове: Бургаз—Урум-кьой—Малко-Търново—Границата, Бургаз—Карабунар—Факия—Къзъл-агач (Елхово)—Каваклий (Тополовград), Варна—Бургаз, София—Пирдоп, през Гълъбец, София—Орхание (Ботевград), през Чурек, мост над р. Рила, при Бараково, пътя Петрич—Струмица, мост над р. Искър при Зверино, и много други.

От изложеното до тука за разширяването на пътната ни мрежа, се вижда, че тя е обхванала цялата ни държава, включително и новите земи, и е вървяло с завидна бързина. Едновременно изпъква ясно, че двигателната сила в случая са материалните средства, които се поставят на разположение на техническите служби. Не забравяме, ризбира се, и онзи устрем към строителство, които е в кръвта на българите, нито пък необикновеното въодушевление на първите ни техници — строители, които не се отчайваха от никакви мъчнотии и работеха и при най-оскъдните средства, и при най-неблагоприятните условия. На всеки случай, тук трябва да се изтъкне, главно, че стремежът на нашата техническа служба да се заздравят и осигурят средствата за направата, поправката и подръжката на пътищата се увенча с успех, и строежът на пътната мрежа взе своя правилен ход и се създаде здрава пътна политика.

В края на 1918 година държавните пътища възлизаха кръгло на 6100 км., с 378 кантонерски домове и с 10,301 съоръжения, от които 2,190 дървени мостове, 7,454 каменни мостове, 547 железни мостове, и 110 железобетонови мостове.

Както видяхме по-рано, грижите за общинските пътища се поеха от Министерството на О. С. П. С., в 1900-та година. То се зае да установи тяхната мрежа и да уреди службата за тях. Предстоеше много работа, с недостатъчен персонал. Първите три години 1900, 1901 и 1902 минаха в организиране. Едва в 1903 г. се започна работата по общинските пътища — изключително с пътна натурална тегоба. Пътната тегоба в пари се събираше от Постоянните комисии, за годините 1900 — 1904, и се изразходваше за персонал и някои изкуствени съоръжения.

От началото на 1904 година, с изменението на Закона за пътищата в България се създаде Фонд общински пътища, които се постави на разположение на Министерството, и се уредиха правата на техническия персонал по общинските пътища. Бюджетите за общинските пътища след 1905 година се утвърждаваха от Народното Събрание.

Следната таблица показва как са се движили кредитите за общинските пътища от 1904 г. до 1918 г. включително:

Година	Кредити за направа и подръжка на общинските пътища в фонда общински пътища	Година	Кредити за направа и подръжка на общинските пътища и фонда общински пътища
1904	2,192,072 лева	1912	6,273,950 лева
1905	2,127,472 „	1913	6,273,990 „
1906	2,402,000 „	1914	1,957,520 „
1907	2,298,018 „	1915	4,495,943 „
1908	4,041,404 „	1916	4,495,943 „
1909	5,432,043 „	1917	2,785,010 „
1910	8,399,020 „	1918	2,785,010 „
1911	9,131,400 „	Всичко	65,090,355 лева

Службата по общинските пътища остана към отделението мостове и пътища. Не се правеше разлика между общинския и държавния персонал. Само плащането ставаше от фонда общински пътища. Свободните инженери се пращаха на командировка по общинтките пътища, без да се гледа, дали са от общинския или от държавния персонал. Общинският персонал се считаше като помощен на държавния.

За 15 години, от 1904 до 1918 г. включително, се извърши много работа по общинските пътища. От 359 километра, свършени и започнати, общинските пътища възлязоха, в 1918 год., на 4050 километра, от които: 1196 клм. добри, 1,426 клм. средни и 1,,428 клм. лоши. По тях имаше 8182 броя изкуствени съоръжения и 157 кантони. Освен това, имаше в постройка 2,651 километра общински пътища и в проект — 1,492 километра. Но при все това нуждата от общински пътища далече не бе задоволена достатъчно. Мрежата на най-необходимите общински пътища е дадена по окръзи в таблицата на стр. 39, утвърдена от г. Министра на О. С. П. Б., с заповед № 110 от 15. 1. 1915 година.

В края на 1918 год. машинният парк е разполагал с 71 валяци 8 каменотрошачки, 1 камион, 37 помпи и 34 сонетки.

9. Развитието на пътната мрежа след 1919 година.

След завършването на войните България бе изтощена, но въпреки неблагоприятните условия пътното дело не се изостави. Напротив, направи се всичко възможно и строителната работа не само не спря, но се засили и рационализира. Създаде се веднага (1920 г.) нов закон за пътищата.

Чл. 9 от този закон гласи: Държавните пътища се правят, преправят и подържат: а) със приходите от пътния данък върху преките данъци и върху патентите за правофабрикуване и правотъргуване с

Окръг	I-класни общински пътища в километри	II-класни общински пътища в километри	III-класни общински пътища в километри	Всичко общински пътища в километри
Бургаски	1,122+404	281+500	4,251+500	5,655+400
Варненски	243+000	249+000	203+000	695+000
Видински	371+867	195+661	486+303	1,033+931
Врачански	365+500	396+040	918+800	1,680+340
Кюстендилски	187+000	412+500	543+500	1,143+000
Пловдивски	1,071+000	397+000	569+000	2,037+000
Плевенски	448+400	566+450	424+760	1,489+610
Русенски	413+280	206+400	192+300	811+980
Софийски	1,501+432	72+540	819+179	2,515+151
Ст. Загорски	846+642	690+537	541+670	2,076+849
Търновски	746+893	446+787	636+741	1,800+423
Шуменски	454+400	286+400	160+100	900+900
Цялата мрежа общински пътища .	7,871+914	4,200+818	9,818+853	21,891+582

тютюн и спиртни питиета в размер 11—23% върху преките данъци. б) със кредитите, които държавата предвижда ежегодно вб юджетите за в полза на пътищата; в) със евентуални заеми; г) със глобите, налагани по чл. 61 от Закона за обществените предприятия на предприемачите по държавните пътища; д) със глобите по настоящия закон за нарушения по държавните пътища; е) със приходите от тревата, плодовете и дърветата покрай пътищата. Целокупният приход от пътния данък е предназначен единствено за направа, преправка и поддръжка на държавните пътища. Добитите от него суми, както и тия, отпущани от държаватата съгласно т. б) от настоящия член, се поставят на пълно разпореждане на министра на О.С.П. и Благоустройството и се внасят в Б.Н.Банка на безсрочна текуща сметка в „фонд държавни пътища“, В същия фонд се внасят и глобите и приходите по точки г) д) и е) от настоящия член.

Според чл. 10. Общинските пътища се правят, преправят и поддържат: а) със пътна тегоба; б) с парична помощ от държавата; в) с помощи от окръжните съвети, в размер най-малко $7^{0}/_{0}$ от предвидените в бюджета им редовни приходи, които проценти се вписват задължително служебно във тия бюджети, ако съветите пропуснат да ги впишат сами и се задържат от окръжните връхнини, ако не бъдат внесени до края на календарната година; г) с кредити, предвидени в общинските бюджети; д) със облог на всички предприятия, ползуващи се от специални облаги по закона за насърдчаване местната индустрия, в размер $2—25^{0}/_{0}$, смятан върху чистата печалба от предшествующата на облагането година; е) със глобите, налагани по чл. 61 от Закона за обществените предприятия на предприемачите по общинските пътища; ж) със глобите, налагани по настоящия закон за нарушения по общинските пътища; з) със приходите от тревата, плодовете и дърветата, находящи се по общинските пътища и тяхните принадлежности; и) със такси от автомобили, файтони, мотоциклети, кабриолети и велосипеди по таблицата, изработена от Министерството на О.С.П. и Бл. и утвърдена от Министерския Съвет. Приходите, упоменати в настоящия член под букви а), б), в), г), д), ж), з), и), както и тия по чл. 35 от настоящия закон, се внасят от съответните учреждения в Б.Н. Банка със вносни листове за сметка на „фонд общински пътища". Приходите, упоменати в точка г) и тия по членове 39 и 40 на настоящия закон, както и тия по букви б) и д), които не са внесени до края на календарната година, се събират от бирниците по реда за събиране на преките данъци и се внасят също в Б.Н. Банка за сметка на „фонд общински пътища". Сумите по точки в) и д) се разходват само в съответния окръг, а тия по точки а), г) и и) само за съответната група населени места.

Чл. 11 гласи: частите от държавните пътища, които попадат в чертите на населените места, са, относно направата, преправката и поддръжката им, всецяло в тежест на съответните общини, ако населеното място има повече от 12,000 жители, и само за половината им стойност — ако числото на жителите е между 12 и 6,000 души; за по-малки населени места разноските са всецяло за сметка на „Фонд държавни пътища". Частите на общинските пътища, които попадат в чертите на населени места с по-малко от 6,000 жители се правят, преправят и поддържат всецяло от „Фонд общински пътища"; за по-голямите населени места тия разходи са всецяло за сметка на общината.

Според чл. 12, строителните материали, нужни за направата, преправката и подръжката на пътищата и принадлежностите им, извършени по стопански начин или с предприемачи се превозват по държавните железници по намалени тарифи.

Този закон, веднага след войните, предвижда задоволителни средства и улеснения за направата, преправката и поддръжката на държавните и общински пътища. Така че условията за изграждне на една добра пътна мрежа бяха на лице: добро ръководство, подготвен технически персонал, подходящи законоположения, достатъчно средства и правилна пътна политика.

Освен това, в подкрепа на правилното и засилено разширение на пътната ни мрежа доде и обстоятелството, че Ньойският договор за мир запрети нашата военна подготовка, като унищожи нашите военни набори. Прибегна се до създаването на Редовната трудова повинност. Трудовата повинност имаше за цел: да разшири образованието и подготовката за практическия живот у младежта, като се подложи тя на едно методично и усилено школуване; да организира и повдигне производството на държавните и обществени имоти; да социализира изворът на богатствата—човешкият труд — в периода на неговата най-голяма сила; да поощри социалното чувство у младежта и да й се вдъхне любов към държавните и обществени богатства; да допринесе и подпомогне изобщо за стопанския напредък на България и да се направи всичко възможно за извеждането й из страшните материални разрушения, в които я остави войната.

Редовната и временна трудова повинност дадоха един тласък на нашето строителство. Организационните трудности на миналото и липсата на подготвен технически персонал бяха напълно преодоляни. Министерството на О. С. П. Б. установи здрава пътна политика, която даде възможност за истинско голямо строителство.

Освен редовната временна трудова повинност съществуваше съгласно закона за пътищата и общинска пътна повинност в работа и пари. С тия средства и с отпусканите от държавата средства по бюджетите, както и тия по фонда „Общински пътища“, се строеха, поправяха и поддържаха пътищата от 1919 година насам. Тия средства се увеличаваха ежегодно до 1927 година а след това до 1934 г. намаляваха, поради което пътната политика отбелязва един упадък в смисъл, че извършените пътища чрез трудоваци и повинничари остават неизползувани поради липса на съоръжения и настилки, а съществуващите пътища са били слабо поддържани.

Засилването на движението с моторни коли застави и нашето Министерство на О. С. П. Б. да се погрижи за по-здрава настилка поне на по-важните пътища, изобщо да създаде добри и удобни за моторното движение пътища. Затова се гласува законът от 1934 г., който, неколкократно изменяван и допълван, постави на нови здрави начала пътната мрежа в страната и създаде сигурни и действителни приходни източници за направата, преправката и подръжката на пътищата. С този закон се тури край и на разните деления на пътищата, под влиянието на френското законодателство, отначало на държавни, окръжни и междуселски, после, дълго време — 1900 до 1934 г. — на държавни и общински, догдето се дойде до обявяването на всички пътища за държавни и подразделението им на главни, първокласни, второкласни и третокласни.

Чл. 5 на същия закон гласи: проучването, направата, поправката и подръжката на посочените в закона държавни пътища става: 1) със средствата на специално учредения с този закон при Главната Дирекция на О. С. П. Б. фонд „Пътища“; 2) с редовна трудова повинност и 3) с натурална пълна тегоба, съгласно глава VI.

Чл. 6. Определя подробно приходите, от които се образува фонд „Пътища“.

Нормалните профили на пътищата се определят с чл. 11 от закона и са дадени в таблицата на стр. 42.

Чл. 12 определя светлата широчината между парапетите на мостовете от 3.60 м. до 5.60 м. и широчината на пътното платно върху мостовете от 3.00 м. до 5.00 м, съобразно с класата на пътя.

Този закон не само осигури средствата за направа на нови пътища и подържане съществуващите, но даде възможност да се доставят в по голям брой парни и моторни валяци, каменотрошачки,

Класове на пътищата	Ширина на		Обща ширина на пътя с банкетите м.	Максиоални наклони		Минимални радиуси м.	Минимално разстояние между контракривите м.
	пътното платно м.	настиката м.		Надлъжни %	Напречни %		
Главни	9.00	6.00	12.00	6	2—5	50.00	30.00
Първокласни	8.00	5.00	11.00	6	2—5	50.00	30.00
Второкласни	7.00	4.00	10.00	7	2—5	30.00	20.08
Третокласни	6.00	4.00	8.40	7	3—5	20.00	20.00

камиони, гредерни машини, помпи, моторни бор-компресорни инсталации и др. И действително, към октомври 1938 г. едрият машинен парк на пътното управление обема вече: 346 парни и моторни валяци, 16 каменотрошачки, 10 гредерни машини с гъсенични трактори, 58 сонетки, 102 помпи, 24 камиони с поливачки, 11 моторни бор-компресорни уредби и др.

Все по това време се предприе строежът на международния път Лондон—София—Цариград—Багдат в частта му през България: Границата—Драгоман—София—Пловдив—Свиленград—Границата, дълг 371,8 клм.

Въпросът за международния път официално е повдигнат през 1930 г. на общото събрание на международното дружество за туризъм, състояло се в Цариград. Благодарение на това сдружение, което в 1938 г. брои 10,000,000 члена и на сътрудничеството на държавите, през които минава пътя, създаването му започна и напредва бързо. В 1035 г. на конференцията в Будапеща се установяват елементите за трасирането на пътя, а през април 1938 г. една конференция в Бомбай очертава пътя от Цариград към Калкута и Бомбай. През септември 1938 г. друга конференция в Германия се занима също с този път и се създаде един постоянен комитет със секретарият в Будапеща, за да се грижи за него.

В България международният път се слива с Г.П.1. София — Драгоман — Границата и Г.П.2. София — Пловдив — Свилангград — Границата. Целият път се проучи според нормите, които се изискват върху него, като се проектираха и много варианти, за да се подобри и да се избегнат прелезите на ниво с железниците. До 1939 г. от този път са постлани с паваж 95 километра и с бетонна настилка 50 клм. и останалата част от 371.8—145=226.8 клм. е с макадамова настилка подобрена и добре поддържана. България бе се заела сериозно да създаде добра и трайна настилка за международния път, но настъпилата в 1939 г. втора световна война парализира нейните добри стремежи. Имам пълната вяра, че след като настане мирното съжителство между народите в света, България няма да се скъпи за един такъв важен международен път, какъвто е пътът Лондон — София — Цариград — Мала-Азия — Индия.

Към 31.12.1939 г. пътната мрежа е възлизала нн 19,553 клм. готови пътища, от които: 10,271 клм. в добро състояние, 4,872 клм. в средно състояние и 4,410 клм. в лошо състояние с 8299 мостове, 34,283 водостоци и 628 кантони.

Следната таблица дава видът на готовите пътища с оглед на настилката и класата на пътя:

Вид на настилката	Главни пътища клм.	1-о класни пътища клм.	2-о класни пътища клм.	3-о класни пътища клм.	Всичко клм.
Трошено-каменна	1,785.781	2,159.994	5,504.291	9,692.787	19,142.853
Паважна	185.100	75.213	39.901	34.353	334.567
Бетонна	52.810	0.062	—	—	52.872
Циментно-чакъл.	5.155	0.918	5.450	0.064	11.587
Битуминозна	—	9 350	—	—	9.350
Керемич.-паважна	1.820	—	—	—	1.820
Всичко	2 030,666	2,245.537	5,549.642	9,727.204	19,553.049

От съществуващите към 31.12.1939 г. мостове 732 са изцяло дървени, 2,921 — дървена конструкция върху каменни или бетонови устои, 1,865 — каменни, 67—сводови бетонни, 43 — сводови железобетонни, 2,273 — изцяло железобетонни, 393 — железни върху каменни или бетонови устои.

Развоя на пътното дяло от Освобождението до края на 1939 г. по отношение населението и територията на България се вижда от следната таблица.

Година		Жители	кв. клм.
1879	На един клм. път се падат . . .	1,372	46.7
1887	„ „ „ „ „ „ . . .	932	28.6
1918	„ „ „ „ „ „ . . .	464	10.5
1939	„ „ „ „ „ „ . . .	320	5·2

10. Държавна каменна кариера „Бошуля“

Веднаж съзната нуждата от модерни пътища за засилващето се автомобилно движение, трябваше да се подготви производството на нуждните материяли. Толкова повече че и Министерството на О.С.П.Б. се установи на паважната настилка за главните пътища.

Министърът на О.С.П.Б. нареди да се потърсят подходящи каменни кариери. Изборът падна на кариерата „Бошуля“, която заема едно пространство от 270 декара и е разположена на южния скат на голото каменно възвишение наречено „Голямата стража“, източно от село Бошуля — Пазарджишко, отстояща на 8 километра от гара Сараньово и на 16 клм. от гара Пазарджик. Свързана с двете гари чрез удобни пътища, тя може да се експлоатира много полезно.

Главният каменен масив на кариерата има 295 метра височина над морското равнище, а платформата, от която става експлоатацията на мисива — 280 метра. Каменният материял — кварцов порфир с обемно тегло около 2,680 кгр. и якост на натиск от 1,480 до 2,250 кгр. на кв. см. — е или наравно с терена или покрит с един пласт пръст със средна дебелина от 2 до 5 метра. Годният за направа на павета материял лежи дълбоко в земята. Необходимо е било да се почисти негодният материял и да се открие добрия пласт за редозното му използуване. След няколко-месечна работа, започна се производството на павета.

През 1935 година се извършиха землени и скални работи около 11,000 куб. метра и се отбраха 1,400 куб. м. ломени камъни за строеж и трошени камъни за пътна настилка или бетон. В кариерата се произвеждат следните видове павета:

1. Едри: а) цяли 20—24 /14/ 14; б) $^{3}/_{4}$=15—19 /14/ 14 см.;
2. Средни — с дължина на ръбовете от 9—12 и 10—12 см.;
3. Малки — с дължина на ръбовете от 8—10 см. и 7—9 см.;
4. Ситни — с дължина на ръбовете 6—8 и 5—7 см.

Експлоатацията на кариерата почна през юли, а производството на паветата през август 1935 година. До края на годината се направиха: цели павета 19,487 броя; $^{3}/_{4}$ павета — 5,602 броя; $^{1}/_{2}$ павета — 1,055 броя; средни павета — 78,319 броя; малки павета — 5,233 броя и скрити бордюри 406 л. м.

През 1936 г. се построиха нови жилищни помещения за работниците, трансформатор за електрическата енергия и се електрифицира кариерата. Също се построи и едно машинно здание, в което се инсталираха три цепачни машини за паветата.

Главното производство на паветата през 1936 г., както и през 1935 г. е ръчно. Машинизирането на производството се разширява постепенно с разкриването на кариерата. Извършени са землени работи и скални работи 21,723 куб. м. и се отбраха 15,787 куб. м. ломени камъни за строеж и чакъл. През 1936 г. са произведени следните павета: цяли павета 112,203 броя; $^{3}/_{4}$ павета 14,574 броя; половин павета 185 броя; средни павета 1,123,266 броя; малки павета 330,862 броя; ситни павета 8,660 броя и бордюри, които се правят по поръчка, 124 л. м. Общо броят на произведените павета тая година е 1,580,759 броя, обърнати в средни павета е = 1,751,742 броя за 14,711 павьорски надници или на павьорска надница кръгло 120 павета, което не може да се класира като удовлетворително.

През 1937 г. са извършени земни и скални работи 16,340 куб. м., от които са избрани 9,300 куб. метра ломени камъни за строеж и трошени камъни. През годината са произведени: едри павета 189,051 броя, от които 172,885 броя цяли и 16,166 броя $^3/_4$; средни павета — 1,268,785 броя; малки павета 315,435 броя; скрити бордюри 5,583 л. м. и каменно-бетонни бордюри 223 л. м. Кариерата, в края на годината е добре разработена и може да дава средно по 12,000 броя средни павета на ден.

Пред вид обстоятелството, че липсват опитни павьори през, 1937 год., са открили при кариерата курсове за обучение на павьори. За курсисти се приемали безработни жители от околните села, които след 2—3 месечен курс започвали да работят самостоятелно било в държавната, било в частните кариери. През тая година са били обучени 150 павьори.

През 1938 г. са извършени земни работи 16,931 куб. м. и скални работи 16,390 куб. м., от които избрани и отделени 9,000 куб. м. ломени камъни за строеж и трошени камъни. Произведени са следните количества павета и бордюри: едри павета 15,417 броя, средни павета 2,444,915 броя, малки павета 573,121 броя, дребни павета 16,547 броя, скрити бордюри 3,771 л. м., каменно-бетонни бордюри 2,095 лин. м. Производството през тази година е почти 2 пъти по-голямо от 1937 г. Средното дневно производство от 7,500 броя за януари и февруари се е качило на 15,000 броя за м. ноември, изобщо кариерата сега е в състояние да дава от 14—15,000 броя на ден. В 1938 г. през курсовете за цепачи са минали 300 души павьори, главно от с. Бошуля и околните села. В кариерата са работили главно местни павьори, външни павьори е имало 20%.

През течение на годината 1938 са построени още 2+1=3 жилищни здания, 1 пералня и 1 ковачница с 4 огнища, снабдени с електрически вентилатори, така щото ковашките огнища станали 10. Довършил се също кладенецът за водоснабдяването на кариерата. Проектирано било да се построи резервоар и водоснабдителна мрежа. Инсталирали се още 2 цепачни машини, станали всичко 5. Обучили се местни работници за цепачните машини, които достигнали да произвеждат 650—700 павета дневно на една машина Към края на годината се закупили още 4 цепачни машини, за които се построило особено машинно здание. За избиване на минните дупки се доставила една компресорна инсталация за произвеждане сгъстен въздух, който служи за пускане в действие на специалните чукове (пистолети). Към края на годината се инсталирали и пуснали в действие и две каменотрошачки.

През 1939 г. са извършени около 20,700 куб. м. земни и 12,400 куб. м. скални работи. Средното дневно число на павьорите е било

160 души от които 15% външни. Дневното производство на паветата от 10,890 броя през януари се качва на 17,800 броя през юли, след което спада на 13,000. Производството на паветата е слабо. Не се пада даже 100 павета на павьор. Изработени са следните каменни материали: средни павета 2,533,869 броя; малки павета 840,086 броя; дребни павета 117,397 броя; скрити бордюри 4,139 л. м.; каменно-бетонови бордюри 1,561 л. м.; ломени камъни 2,000 куб. м.; трошени камъни 11,068 куб. м. Едри павета не са произведени, понеже не е имало поръчка. През 1939 г. са били монтирани и пуснати в движение още 3 цепачни машини, с което броят се покачва на 8. Тая година са били построени още едно жилищно здание за персонала при кариерата, а така също, кариерата се снабдила със собствен камион и по-голямата част от производството ѝ се превозвало с него до Сараньово и другаде.

От казаното по-горе се вижда, че производството на паветата се е увеличавало постоянно и през последната година са произведени павета, с които може да се постели кръгло 8 до 10 клм. главен път, с широчина на паважа 6 метра. Значи кариерета „Бошуля“ ще може да задоволява лесно нуждите на Пловдивската област, в която през 1939 година е извършена паважна настилка 7,340 л. м. Обаче, общо взето кариерата не е дала очакваните резултати.

11. Станция за изпитване на материалите

За нея се заговорва още в 1898 г. Тогава, именно, са създадени съществените приготовления за изпитване на свързочните материали, главно на хидравлическата вар, портланд-цимента и Беочинския роман-цимент, който се внасяше у нас в доста голями количества.

В 1899 г. бе назначена комисия от строителни инженери, която да изпитва внасяните от странство хидравлически материяли. Тази комисия бе пълновластна да разрешава или не внасянето и употреблението им в България. В 1900 г. се закупи апарат за късане циментови осморки и комисията продължи работата си. Това положение продължи до 1909 година, когато се сложи въпросът за местното производство на цимента на Събирателното Д-во „Лев“, а по-късно и производството на хидравлическата вар „Панега“ и на цимента на Акционерното Д-во „Гранитоид“. Наложи се, изобщо, изпитването на местните и внасяните от чужбина хидравлически материали, през цялия период от 1899 г. до края на 1922 година, когато се закупи 35-тонова универсална машина за изпитване якостта на желязото.

Целите и задачите на станцията за изпитването на материалите са: 1. Контрола на материалите; 2. Създаване на ред, дисциплина и сигурност в производството, индустрията и строителството; 3. Увеличаване на доверието между производителите и потребителите; 4. Установяване на български норми и предписания за нашите строителни материали; 5. Опознаване и изучаване на материалите; 6. Повишаване качеството на материалите; 7. Спестяване на материали и рационализация на производството; 8. Преценяване годността на материалите за дадени цели.

Тези обширни и съществени изпитвания са били прилагани в началото върху внасяните от чужбина хидравлически свързочни материали, а в последствие са се разширили върху цялото производство на строителни материали.

До 1925 г. изпитването на материалите се извършваше от нарочно натоварена комисия от инженери при Министерството на О.С. П.Б. и Министерството на Железниците, която през определени дни се събираше и разрешаваше въпросите по изпитване на материалите1). Едва в бюджета за 1925/26 г. на Министерството на О.С.П.Б. се назначи персонал за изпитателната станция към отделение „Пътища и мостове", в състав: инженер за изпитване на строитерните материали, лаборант и преносвач. Този персонал остава същият до 1935 г.

През 1930 година се закупи модерна 300 тонна преса за изпитване якостта на натиск. От 1930 до 1936 г. са възлагани много и от най-различен вид изпитвания, но по липса на съответни уреди не е могло да се извършват пълни изпитвания. Министерството на О.С. П. Б., като взе предвид голямото значение на Изпитателната станция за родната техника и индустрия и нуждата от всестранно изпитване на пътните и всички други строителни материали, с бюджета за 1936 г. увеличи персонала със един инженер-строител и предвидя кредит 750,000 лева. С тази сума към края на 1936 година се доставиха следните машини и уреди: 1. Машина за изпитване пътните и други материали на изтриване; 2. Машина каменорезачка за приготовление на пробни каменни тела; 3. Машина за определяне устойчивостта на строителните материали на замръзване; 4. Апарат за изпитване ударната якост; 5. Апарат за изпитване ударната ръбова якост на паважа, трошения камък и др.; 6. Гредоизпитателна машина за изпитване якостта на огъване на бетона, предназначен за пътни настилки и други строежи; 7. Машина за норменно приготовление на пробни циментови тела; 8. Апарат по Граф-Кауфман за прецизно определяне обемната изменяемост на свързочните материали; 9. Апарат по Шателиер за определяне обемната изменяемост на цимента; 10. Уред за определяне температурата при свързване цимента: 11. Машина за изпитване водопропускаемостта по Бурхарц; 12. Машина за изпитване якостта на металите по Бринел; 13. Машина за изпитване бетоновите и други проби на натиск; 14. Шонерова машина за изпитване якостта на късане на битумни мушами, ламарина, тънък тел и др.; 15. Уред за изпитване точката на омекване на битума по метода „съчма и пръстен"; 16. Уред за определяне въглената киселина на варта и др. по Бауер-Крамер; 17. Универсален микроскоп за петрографски и др. изследвания; 18. Шлемов апарат за шлемова анализа на пясъка; 19. Уред по Малисон за изпитване гъ-

---

1) В тая комисия съм участвувал и аз като представител на Главните предприятия по строежа на ж. п. линии.

стотата (твърдостта) на катрана; 20. Ръчна центрофуга за изпитване битумните лепила и др; 21. Волуменометри по Шуман и Михаилес; 22. Сита за нормен пясък.

През 1936 г. отпуснаха се и 40,000 лева за подобрение на съществуващите апарати и ред малки приспособления, необходими за изпитванията.

През 1935 г. станцията е направила 4,280 изпитвания, а през 1936 г. — 4,568, разбира се такива, каквито е могло да се извършат с разполагаемия инвентар. Голям интерес към станцията проявяват не само архитектите и инженерите от всичките специалности, но така също търговците, предприемачите и индустриялците.

През 1937 г. инвентарът на изпитателната станция се увеличи със следните уреди и апарати: 1. Железарски струг — комплект; 2. Електрическа сушилна; 3. Песъчна баня.

През същата 1937 г. състават на персонала е бил: 1 инженер-строител, заведующ изпитателната станция; 1 инженер химик при изпитателната станция; 2 средни техници; 1 лаборант; 1 разсилен.

През 1937 г. са извършени 10,183 изпитвания на метали, камъни, свързочни материали, бетон, пясък, чакъл, керамични материали, изолационни материали, бояджийски материали, смазочни и течни горивни материали, дървени и текстилни материали, води и кожарски, каучукови и канцеларски материали.

През 1938 г. персоналът на станцията остава същия, а инвентарът се увеличава със: 1) Една машина за изпитване носителната способност на почвата на пътното легло и др.; 2. Един апарат за изпитване твърдостта на всички крехки строителни материали, всички видове керамични изделия; 3. Един хигрометър за определяне релативната влага на пространството, където се съхраняват бетоновите и други пробни тела; 4. Един рефрактомер с апаратура за определяне рефракционното число на бояджийските материали; 5. Един апарат за електролиза с табло за количествено определяне на мед, олово и др. метали; 6. Един калорометричен апарат за изпитване горната и долната топлинност на горивните материали; 7. Един апарат за импрегниране на дървените строителни материали, който служи също и за водонапиване на строителните материали.

През 1938 г. изпитателната станция е извършила 7,204 изпитвания и има приход от изпитванията на частни лица и учреждения 185,299 лева и от служебни изпитвания 73,960 лева. Извършените 7,204 изпитвания обхващат ломени камъни, павета, чакъл, керамични и фаянсови материали, дървени и метални материали, цимент, бетон, асфалт и асфалтени материали, азбест, корк и изолационни материали, оплътнителни материали за разтвор и бетон, бояджийски материали, хидравлически изследвания, води, каучук, кожарски, текстилни и канцеларски материали, горивни и смазочни материали, руди, взривове, сапун, съестни продукти и пр.

През 1939 г. инвентарът на изпитателната станция се увеличи със: 1. Машина за изпитване носителната способност на почвите; 2. Апарат за електролиза; 3. Апарат по Абрам за определяне пластичността на бетона; 4. Апарат за изпитване на шлемова анализа на добавъчните материали на бетона; 5. Апарат за изпитване на крехките материли; 6. Апарат за дистилация; 7. Уред за измерване височината на изкорубяването с измерителна възможност 0.60 мм.; 8. Въздушна моторна помпа; 9. Измервателен микроскоп; 10. Муфелна пещ; 11. Апарат за автоматично пресяване на пясъка и чакъла; 12. Вакуумна помпа.

С разполагаемите понастоящем апарати Изпитателната станция може да извършва всестранни изпитания на почти всички строителни материали.

През същата 1939 г. са извършени 7,702 изпитвания на естествени камъни, изкуствени камъни, дървени материали, метали, свързочни материали, бетон и железобетон, асфалтови и изолационни материали, препарати, минерални бои, безир лакове, тръби, запорни кранове, водомери, води, каучукови, кожарски, текстилни и канцеларски материали, горивни и смазочни материали, руди, взривове, сапун, съестни продукти и др. и са събрани следните такси: от частни лица и учреждения 186,442 лева и от служебни изпитвания 59,405 лева,

От казаното до тука изтъква, че Изпитателната станция е станала една необходимост за държавата, за индустрията, за търговията и за правилното отправяне на строителните работи. Тя напълно задоволи целите, които си постави в самото началю на съществуването си и тя надхвърли далече над очакванията.

23. Вложен капитал в пътищата

Преди да пристъпим към заключиталните мисли, нека разгледаме цената на нашите пътища в различните периоди на пътното ни строителство, а така също и вложеният капитил в пътищата.

А. 1879—1887 година. През това време е изразходвано за направа, поправка и подържане на пътищата следната сума:

1) От Княжество България	12,899,644	лева зл
2) От Източна Румелия	3,214,752	„
3) От главните съвети	715,815	„
4) От пътна повинност в натура	1,911,524	„
Всичко	18,741,735	лева зл.

В същото време са направени 1,267 клм. нови пътища. Следователно средната стойност на 1 километър път, през периода от 1879 до 1887 г. струва:

18,741,735 : 1,267 клм. = 14,792 лева зл., кръгло 15,000 лева зл.

Даже и по-малко, зщото все трябва да се отбие известна сума за подръжката на старите пътища. Понеже няма данни за пътната натурална тегоба в Източиа Румелия за времето от 1879 до 1887 година, то можем да смятаме, че тя покрива въпросните разноски за подръжката на старите 2,100 километра пътища.

Б. 1888—1918 година. От 1888 до 1918 г. са построени 6,783 клм. нови държавни и общински пътища. За направата на тези пътища, за тяхната подръжка както и за подръжката на заварените при Освобождението и построените преди 1888 год. пътища са изразходвани следните суми:

1) От държавния бюджет	62,894,032	л. зл.
2) От окръжните съвети до 1901 г.	13,861,747	„
3) От окръжните съвети помощ до 1919 г.	3,928,260	„
4) От пътната натурална тегоба, с намаление 40%	14,369,644	„
5) От фонда кринина и кантарие	2,163,269	„
6) От заема от 1906 г.	19,000,000	„
7) От свръхсм кредит № 60 от 1914 год.	5,314,095	„
8) От свъхсм. кредит № 95 от 1914 г.	2,903,351	„
9) Предвидени в бюджета по ф. общински пътища	65,090,355	„
10) Общинска пътна натур. тегоба намалена 40%	16,870,248	„
Всичко	206,394,901	л. зл.

Или 1 километър път, през периода 1888 — 1918 г струва; 206,394,901 лв, зл.: 6,783 клм. = 30,429 лева зл. кръгло 30,500 лева зл.

В. 1919 — 1939 година. За времето от 1919 до 1939 г. са изразходвани за направа, поправка и подръжка на пътищата 5,107,316,621 лева, която сума е била предвидена в бюджетите на фонд „Общински пътища“ и фонд „Пътища“ За същото време са построени 9,403 клм. нови пътища. Следователно 1 километър път построен в периода 1919—1939 г. струва средно:

5,107,316,621 лв.: 9403 клм. = 543,158 лева.

Понеже средният курс на лева, след войната е бил 2,500 лева за 100 лева златни, то средната стойност на 1 клм. път в златни лева е 21,726. Кръгло 22,000 *лева златни*. Общата сума изразходвана за направа на пътища (1919—1939 г.) в златни лева е 204,292,664.

В горните суми се включват и всички разноски по подържането, както на построените през това време пътища, така също и на тези построени преди 1919 година.

Като вземем предвид изразходваните суми по точки А, Б, и В заключаваме, че *вложеният капитал в пътищата на България от Освобождението до края на 1939 год. възлиза кръгло на 430,000,000 лева златни.*

24. Заключение

Като хвъли поглед върху изминатия път от 1879 година до 1939 година, със гордост и задоволство ще установим, че през 60-годишния период от освобожденаеието до 1939 год. нашата пътна мрежа от 2100 клм. разнебитени пътища в 1879 г. се е разширила на 19,553 километра готови пътища, така че пътната мрежа се е увеличила близо 10 пъти и е била многократно подобрена в качествено отношение. Възходът е грамаден!

Вън от тия констатации трябва да подчертаем, че днес пътното управление има достатъчен машинен парк и опитни служители, а то ни уверява, че в близко бъдеще българският път ще бъде издигнат ако не до степен на напредналите европейски страни, то сигурно на подходяща висота в сравнение с нашите съседи.

Нашата пътна мрежа спомогна мощно за културното и стопанско издигане на страната. Едно време само няколко стратегически пътища са кръстосвали България, по които турците са прекарвали своите войски, пощата и хазната. Днес имаме здрави пътища, някои и с паваж и бетонова настилка, по които могат свободно да се движат и най-тежките моторни коли. От занемарената турска провинция в 1878 г. българинът издигна страната си до модерно равнище и постигна голям стопански напредък. В този възход пътищата имат много важен дял.

Всеки нов път е една културна и стопанска придобивка за местата, които обслужва, защото ги изравнява със напредналите части на страната и ги включва в общия стопански живот.

Значението на пътищата е добре оценено от народа, което се потвърдява от ламтежа му към пътища. Този ламтеж трябва да се използува и насочва правилно от компетентните власти, за да се създаде една пътна мрежа, отговаряща на действителните нужди на отделните селища, на народното стопанство, търговията и държавната отбрана.

Миналата световна война, а още повече втората световна война изтъкна особено ярко огромното значение на пътищата в днешно време. Още по-голямо ще бъде значението на добрите пътища при мирното съжителство на народите. Моторизираните съобщения дават един невиждан досега тласък на пътното дело. Пътната мрежа по целия свят ще расте и ще се подобрява до възможните предели. Навлизаме в една нова епоха на пътищата, специално на усъвършенствуваните модерни пътища за международни съобщения. Фактотът бързина, което значи факторът време, придобива все по-голямо значение. В това отношение у нас — казахме го вече — се постави начало, но ние все още нямаме истински модерни, широки и прави автомобилни пътища.

На сега управляващето поколение техници предстои да създаде нашата голяма пътна мрежа, да я издигне до съвременна висота, за да даде въжможност на народа ни да върви в крак с напредналите народи, малки и голями.

Аз мислено виждам прекрасните широки съобщителни артерии, които днешното поколение ще прокара през нашата хубава земя. Със новите пътища съвременните български строители ще подпомогнат всестранния напредък на България и ще създадат най-добрите възможности за стопанско творчество и за защита на нашата свобода

VI. СНИМКИ, РЕГУЛАЦИИ И НИВЕЛАЦИИ

1. Завареното положение след освобождението

Всяко начинание на България може да се преценява само при съпоставяне на нещата каквито са били при създаването на Княжеството. В турско време не е имало системна грижа за планиране и урегулиране на населени места. Последните се застроявали съвсем произволно. Имало е що-годе грижи само за Цариград и за някои от най-големите градове в Турция. Зданията са строени с произволна височина спрямо широчината на улиците и са разположени в парцелата кому както е скимнало, без всякакъв оглед на частна и обществена хигиена, здравословност и сигурност.

В турския закон няма установен минимум за големината на отделните строителни парцели. Поради това последните са били цепени — по наследство или продажба — на твърде малки части и застроявани с много неудобни и нездравословни здания. Частните постройки са паянтови. Масивни строежи е имало само за някои обществени здания, като джамии, казарми, хамами, хапсани (затвори) и някои магазини.

„Мендизин" (инженер) в Турция се е разбирал само строител на шосета. За сградите са се грижили разните майстори, наречени „Калфи" Всичко беше в безредие. Улиците се постилаха по частен ред със овални камъни, без тротоари, със средулични водостоци. Все по частен ред ставаше и чистенето на улиците.

Осветлението беше с фенери, на голямо разстояние един от друг. Ходеха си хората нощно време с фенерче в ръка. С малко думи: Всичко беше зле поставено. Не можеше да се каже, че имаше благоустройство. Ние — старите помним добре това състояние на благоустройството. Затова можем да преценим колко голям е днес напредъка на България в благоустройствено отношение.

2. Развитие на службата

До 1887 г. нямаше у нас специална служба по благоустройството. Правилата за строене частни здания бяха единственото опътване, а ръководството се упражняваше от отдела мостове и шосета, чрез окръжните инженери. Правилата съдържаха главните начала за благогустройството, но в началото не можеха да се прилагат, по липса на специалисти и поради някои непълноти. Преди всичко, трябваше да има регулационни планове на градовете за крайуличната им мрежа. После трябваше да има проект за зданието, което ще се строи. Затова строежът на частните здания, продължаваше по стария ред, като стопаните даваха декларация, че няма да претендират за плащане на сградата, ако тя попадне под улица.

3. Общи разпореждания на Закона за благоустройството на населените места

В Закона за благоустройстройството на населените места от 1897 год., се предвиждаше, в чл. 3, работите по благоустройството на населените места да се извършват в градовете по утвърдени регулационни планове и проекти, а в селата — без планове и проекти, по указание и ръководство от съответните окръжни или държавни представители на техническата власт, със съгласието на надлежния общински съвет. В чл. 4 на същия закон се постановява, че всички градове и околийски центрове се задължават да се снабдят с общи, регулационни, нивелационни и кадастрални планове, в един срок от 4 години — за първите три плана и в срок от 8 години — за кадастралния план, след обнародването на Закона в Държавен Вестник. Забрани се строежът в онези градове, които нямат планове с утвърден регулационен проект.

Много градове имаха неточни планове. Наложи се на Министерството на О.С.П.Б. да изработи за тях точни регулационни и нивелационни планове. По силата на същия Закон за благоустройството на населените места, Министерството на О.С.П.Б. трябваше да изработи и плановете на по-голямите села и паланки, с помощи от окръжните постоянни комисии.

Без съмнение, по отношение на благоустройството, столица София стои на чело. И действително, още в 1879 г. се направи една крайулична снимка на застроената част, която обхващаше 284 хектара. Тази снимка в 1881 г. стана основа на първия генерален план. В центърът на плана е катедралната църква Св. Неделя и от площада около нея тръгват главните артерии: 1. За Ниш, по улица Нишка[1]); 2. За Кюстендил, по ул. Витошка[2]) и Алабинска; 3. За Самоков, по ул. Витошка, Алабинска и Граф Игнатиев; 4. За Цариград, по бул. Дондуков, по ул. Търговска, бул. Цар Освободител, по шосето за Горубляне и 5. за Орхание (Ботевград), по бул. Дондуков, ул. Търговска, през площада Александър I[3]) и от там по улица Московска покрай паметника на Левски, по днешната ул Регентска[4]) Улиците са проектирани според нарежданията на Правилата за строене частни здания, да бъдат по възможност прави и взаимно перпендикулярни. В 1896/97 г. се състави план за разширение на града към руския паметник и „Буката". После се присъединява към столицата „Подуене„ и четириъгълника ул. Черковна, Перловската река, Орханийското шосе и Военното Училище. В този първи период имаме закономерност, която през втория период липсва. Този период е през войните.

4. Кооперативно планиране и урегулиране на селищата

В 1898 г., Министерството на вътрешните работи издаде окръжно, с което напомни на окръжните съвети за наложеното задължение на окръжните постоянни комисии за планиране на селата и им предписа да предвидят суми за целта. Почти никой окръжен съвет не изпълни молбата на Министерството. Само Силистренският Окръжен съвет се отзова на окръжното на Министерството, като постанови: „Всеки селянин внася по 50 стотинки във фонда за планиране на селата". От този факт следва да се заключи, че починът за кооперативното планиране на селата е даден от Силистренския окръг.

---

[1]) ул. Найчо Цанов; [2]) бул. Сталин; [3]) пл. 9 септември; [4]) ул Влад. Заимов.

При преселването на банатските българи и на малка част словаци от Австро-Унгария във Врачанския и Плевенския окръзи, Министерството на О.С.П.Б. изпрати землемери да снемат плановете на определените за преселниците места. В тези планове за новите села, изготвени с прави и широки улици, се определиха участъци за общинско управление, за училище, за църква, за площади и за залесяване. По този начин изникнаха образцови села, като Бърдарски Геран, Сараево и Войводово, във Врачанския окръг; Асеново и отделни махали в селата Горна Митрополия, Мъртвица и Бръшляница, в Плевенския окръг. Тези села послужиха за образец и на местните селяни, които започнаха да взимат пример от новите си съселяни.

За изработването на регулационния план на едно село бяха нужни от 4,000 до 10,000 лева, в продължение на една, две или три години. А малко бяха селските общини, които можеха да изразходват такива суми.

Макар че първият почин бе даден от Силистренския окръжен съвет, за основател на кооперативното планиране на селата се счита Врачанската окръжна постоянна комисия, която, с окръжно № 3504 от 24. VII. 1903 г., подкани селските общини да й внесат предвидените в бюджетите им суми за планирането на селата им. По този начин се образува един фонд, от който се изплащаха разходите за планоснимането. И до края на 1907 г. с кадастрални планове се снабдиха 73 големи села във Врачанския окръг.

По-късно, по подобие на образуваните във Врачанския окръг бюра, се образуваха бюра и при други някои окръжни постоянни комисии, които се нарекоха „Планоснимачни бюра".

Официалното и задължително образуване на планоснимачни бюра при окръжните постоянни комисии стана през 1908 год., с „Правилника за кооперативното планиране и регулиране на селата".

Този правилник предвижда при всяка окръжна постоянна комисия образуването на „фонд кооперативно планиране и урегулиране на селата в окръга". В този фонд всяка община, която е искала да се планира кооперитивно, се задължава да внася в него от 3% до 5% връхнини от своите редовни бюджетни приходи. От същия фонд се издържаше и планоснимачното бюро в окръга. Вноските траеха, догдето се покрият всички разходи за планирането и урегулирането на селото, след което общината следваше да внася съвсем малка вноска, за подържането и прилагането на плана. Размерът на вноските се определяше всяка година от окръжния съвет и сумата минаваше в приход и разход на бюджета. Постъпилите суми бяха поставяни на разположение на Министерството на О.С.П.Б., под надзора и ръководството на което се извършваше планирането и урегулирането на селата.

Всяко планоснимачно бюро имаше своя „ръководител", който извършваше планоснимането и урегулирането, под висшия надзор на Министерството на О.С.П.Б.

В 1911 година, с изменението и допълнението на Закона за благоустройството, положението на планоснимачните бюра се озакони, с чл. чл. 3 и 25. ал. 3. според които планирането и нивелирането на градовете и селата с население до 6,000 души жители включително се извършва и прилага от кооперативния персонал в окръжията, за сметка на самите общини и с окръжни и държавни помощи. Всяка община усилва ежегодно окръжния кооперативен фонд най-малко с 2% от приходите на редовния си бюджет.

Бюрата за кооперативно планиране на селата бяха под ведомството на окръжните постоянни комисии, които назначаваха и уволняваха персонала им, с одобрението на Министерството на О.С.П.Б. Този персонал действуваше под прекия надзор и ръководство на държавните технически власти в окръжията и околиите. Разпоредител на кооперативния бюджет за планоснимането беше окръжният инженер.

Основните положения, които влязоха в „Правилника за кооперативно планиране" са озаконени с Закона на благоустройството от 1911 г. То е задължително за всички села в България.

Въз основа на изброените до тук законоположения, Министерството на О.С.П.Б. изработи „Правилник за окръжните кооперативни планоснимачни бюра, като ръководство за тяхното организиране, управление и счетоводство.

Така основаните кооперативни планоснимачни бюра при окръжните постоянни комисии извършваха всичките технически работи при селските общини, затова техническият им персонал се смяташе като представител на техническата власт в селата. Тук ще отбележа, че ръководителът на кооперативното планоснимачно бюро почти от началото на службата беше инженер-землемер.

5. Резултатът от усилията на Министерството на О. С. П. Б. да се снабдят градовете и селата с регулационни и нивелационни планове

Министерството на О. С. П. Б. имаше присърце планирането на градовете и селата и с ред окръжни и правилници, положи големи усилия за снабдяването на градовете и селата с регулационни, нивелационни и кадастрални планове. И тези усилия се увенчаха с успех: Почти всички градове и много села имат подробни планове с регулационни проекти.

До края на 1918 година, имат утвърдени подробни планове с регулационни проекти: 87 града, 17 курортни места, 42 ж. п. станции и 573 села, или всичко 719 населени места.

През периода от 1907 до края на 1918 г. се започнаха и нивелационните и нивелетните планове. С общ нивелационен план са снабдени, до 1918 година, 22 населени места, а с обща и подробна нивелация — 4 града . . .

Резултатът от планирането на градовете и селата постигнат през периода от 1887 г. до края на 1918 г. е извънредно голям, като се има пред вид, че всичко е трябвало да се гради съвсем наново.

Що се отнася до устроеното „кооперативно планиране и регулиране на селата“, можем да се поздравим с това начинание, което е, доколкото ми е известно, наше дело. То ни даде възможност, при оскъдните средства на държавата, в един период по-малък от 10 години, да имаме, както видяхме по-горе, планирани и урегулирани 573 села. Това е голяма похвала за нашите инженери и техници.

6. Заздравяване на положението на кооперативните планоснимачни бюра и тяхната дейност след войните

Окръжните постоянни комисии не бяха доволни, че не са пълновластни в управлението на планоснимачните бюра. Те искаха цялата служба да премине под тяхното ведомство. Тая тяхна мечта се удовлетвори чрез изменение на Закона за окръжните съвети от 1925 г. След 1925 година те поеха под свое ведомство кооперативните планоснимачни бюра в административно и финансово отношение. Назначаването, уволняването и даването на отпуски на персонала ставаше самостойно от окръжните постоянни комисии. Само техническият контрол и ръководството принадлежеше на окръжния инженер и на Министерството на О. С. П. Б. И така, партизанските давления при назначаването и уволняването на персонала взеха връх. Положението на персонала се влоши. Нямаше стабилност в службата. Това беше едно зло и то трябваше да се отстрани. Със Закона за Министерството на О. С. П. Б. от 1929 г., според който назначаването и уволняването на персонала при кооперативните планоснимачни бюра става с одобрение на Министерството, се отстрани до някъде опасността за произволното разполагане със съдбата на персонала. Но то изчезна окончателно едва при закриването на окръжните постоянни комисии и окръжните съвети през юли 1933 г., когато кооперативните планоснимачни бюра всецяло минаха към Министерството на О. С. П. Б. и се преименуваха „Служба снимки, регулации и нивелации“ при окръжните инженерства и впоследствие, след 19. V. 1934 г., при областните инженерства. По този начин положението на персонала се заздрави и се започна една редовна и усилена дейност.

Според Закона за благоустройството всички градове и околийски центрове в България трябваше да се снабдят с общи регулационни и нивелационни планове до края на 1914 г. и с подробни планове — до края на 1918 г., а за Столицата и градовете Русе, Варна, Бургас и Пловдив — до 1914 година. Обаче войните и неразполагането с кредити попречиха на много градове да изпълнят това нареждане на Закона. Затова едва към 1 януари 1935 г. всички градове в България, с изключение на Златоград, имаха вече регулационни планове, а повечето от тях имаха и утвърдена дворищна регулация на всички парцели.

Нивелационните планове за градовете и селата почнаха да се изработват, и то чрез предприятия, след войните. Някои градове към 1. I. 1937 г. имаха вече утвърдени нивелационни планове.

До 1930 г. общинските управления полагаха малко грижи за благоустройството на селата. Задоволяваха се с откриването на улиците и, в редки случаи, се изравняваха и настилаха. Временната трудова повинност не се използуваше разумно и почти нямаше контрола.

В последните години в много села в България, особено в старите окръзи Търновския, Плевенския и Врачанския се почна една усилена работа за благоустрояването им. Изравниха се и се настлаха много улици. В по-голямите улици се поставиха бордюри и се направиха тротоари. В много села се подредиха пазарища и градини, коригираха се реки, укрепиха се пороища и урви. За всички тези работи се използува временната трудова повинност, която бе ръководена от органите на службата „Снимки“.

До края на 1939 г. от подлежащите за планиране 4,289 села с население под 6,000 жители и над 50 къщи имат утвърдени регулационни планове 2,507 населени места = $58^0/_0$, остават да се изработят регулалионните планове на 1,782 населени места = $41.6^0/_0$.

Всичките градове в страната на брой 97 имат утвърдени регулационни планове, изработени от общинските технически служби.

От 2,507 села и 97 града с утвърдени регулационни планове има само 88 населени места = $3.9^0/_0$ с утвърдени нивелетни планове и остават да се изработят нивелетните планове на 2,444 села и 72 града = $96.1^0/_0$.

От 97 града с утвърдени регулационни планове 25 града = $25.8^0/_0$ имат утвърдени нивелетни планове и остават да се изработят нивелетните планове на 72 града = $74.2^0/_0$.

Като се има предвид, че до 1929 г. са утвърдени нивелетните планове само на 6 населени места = $5.3^0/_0$, то голямата част на ниввлетните планове = $94.7^0/_0$ е извършена в 10 години.

Надявам се, че най-много за още 2 петилетки ще бъдат планирани у нас всички села и благоустройството на населените места ще се развива планомерно.

7. Градоустройство

До скоро под думата градоусройство се разбираще едно планомерно застрояване на населените места. В повечето случаи съсредоточено само върху надземния строеж със цел да се подобри движението, хигиената, икономиката, естетиката, условия необходими за градоустройството. В последните години, обаче, се заработи в така нареченото подземно градоустройство, с което се запълни онази празнота, която до сега липсваше в общото понятие градоустройство.

Градоустройственото дело не е само една техническа задача, а е едно обществено-стопанско начинание, което търси своето разре шение в духа на новото време на всестранно, социално и държавно преустройство.

С развитието на техниката в последните десетилетия и необходимостта от съобразяване с общите културни и научни придобивки на времето, настъпи едно преобразование в досегашните разбирания за градоустройството.

Това преобразуванне засегна не само надземното градоустройство, свързано с нуждите за планомерното използуване на необходимите средства за разширяването на населените места, заздравяването им в хигиенично отношение, като се даде достъп на слънце, чист въздух, чиста и здрава вода, зеленина и др. подобни, така необходими за човека, но засегна и така нареченото подземно градоустройство.

Напредъкът в строителството и най-новите методи за проветряване, за отопление, за осветление, изолация, дават възможност част от подземното пространство да се използува за различни цели.

Така от ден на ден подземните тунели за движение се увеличават, създават се подземни пътища, които облекчават надземното движение и дават спокойствие и сигурност за свободното движение на пешеходците.

От друга страна, градостроительт трябва предварително да разреши преплитането на разните видове подземни канали така, че да е възможно тяхното целесъобразно построяване.

У нас тази материя със градоустройствения план на столицата е разработена всестранно, като всеки специален въпрос е проучван от вещи лица — специалисти.

Създаде се специално „Бюро Градоустройство", което се занимава с тази материя и извършва градоустройствени планове и градоустройствени правилници.

Столицата първа се сдоби с градоустройствения план изработен от урбаниста Мусман. Против този план се появиха много критики във вестниците и списанията. Все пак това беше едно начало и примерът на Столицата бе последван от много градове.

Градоустройството у нас тепърва ще се развива и вярвам, че нашите млади урбанисти няма да останат по-назад от своите учители.

VII. ВОДНИ СТРОЕНИЯ, ВОДОСНАБДЯВАНЕ и КАНАЛИЗАЦИИ

1. Заварено положение след Освобождението

Водните строения са от голяма важност за земеделското стопанство. Важно е така също и водоснабдяването на населените места и тяхното канализиране за благоустройството и здравното подобрение на градовете и селата.

Ползуването от водите като съобщителен път е толкова старо, колкото и произходът на човека. Старо е и използуването на водите като двигателна сила. Напояванията, обаче, датират от по-късна дата, но все пак от дълбоката древност, когато са построени специални съоръжения за напояванията в Месопотамия, Индия, Египет и другаде, които са създали основата за стопанското напредване на старите народи и условия за създаване на цялостна култура.

У нас, на Балканския полуостров, напояванията, като организирано обществено дело, почват от идването на турците в четиринадесетия век. Те са използували водите на р. Марица в горното й течение, за да създадат при Т. Пазарджик и Пловдив оризища и други култури, които са изисквали постоянно или редовно напояване. Известен е така наречечият Паша-арк в Т. Пазарджишко, за управлението и използуването на който се е грижела турската администрация. След освобождението, доколкото ми е известно, с разпределянето на водите на Паша-арк се занимаваше Дирекцията на земеделието, търговията и обществените сгради, подпомогната и от административните власти.

По отношение на водоснабдяването при освобождението не сме заварили нищо, което да говори, че властта се е грижела за него, като за обществено благо. Водоснабдяването е ставало чрез кладенци и чешми със пръстени и дървени кюнци, така че водата е била изложена на замърсяване. За поддържането на чешмите са се грижели гражданите, еснафите и религиозните общини, които са ги построявали за благодеяние и задоволяване нуждите на населението.

По отношенае на канализацията: в някои градове имаме „гиризи" канали за нечисти води и нечистотии. Тия гиризи се строеха по главните улици на населеното място, с оглед конфигурацията на терена, било от общината, която се грижеше и за тяхното поддържане, било от група граждани, за да ги използуват за квартала, в който живеят, без да обръщат внимание на интересите на съседните квартали. Тия гиризи са се изтичали в близката до града река, В Пловдив гиризът по главната улица е построен от „Белядето" (Кметството) и то се грижело за поддържането му. След освобождението грижата за поддържането му пое Кметството.

2. Развитие на службите

През цялото време от Освобождението до Съединението (6. 9. 1885 г.) и след него нямаше отделна служба за водни строения, водоснабдяване, канализация, осветление и индустриални заведения. Всичко се управляваше от отдела мостове и шосета, при съдействието на техническата власт в окръзите и участието на окръжния управител, единственият законен представител на държавата в окръга.

Законоположенията по пътищата и правилата за строене на частни сгради в градовете на България, които уреждаха техническите работи и благоустройството на населените места, не съдържаха нищо особено за водните строения, водоснабдяванията и канализацията, освен как се прекарва воденична вада край и през обществените пътища и как да се строят помийните ями и нужниците. Въпросите за воденичните язове и вади се уреждаха от окръжните управители, при съдействието на окръжния инженер, според обичаите и общите законаположения в съдебните закони. Но, с течение на времето, работите по водите се развиха толкова много, че стана нужда да се създаде особено отделение. Но това отделение за водни строения, водоснабдяване, канализация, осветление и индустриални заведения се учреди едва на 1 януари 1912 година.

До гласуването на Закона за благоустройството от 1897 г. Правилата за строене на частни здания в градовете от 19. VIII. 1881 г. представляват основата на всичките технически работи и на благоустройството на населените места. Но те не съдържаха никакви наредби за водоснабдяването, канализацията и осветлението на населените места, за построяване на язове, воденици, работилници и други индустриални заведения, за пресушаване на блата и езера, за оправяне, укрепване и канализиране на реки, за оросяването и напояването на земите, както и за използуването на водите за силопроизводство.

Изброените празноти се попълниха частично със Закона за благоустройството на населените места от 30. XI. 1897 г., преправян и допълван през 1899, 1901, 1905, 1907, 1911 и 1912 година и по този начин водното дело се постави на здрава основа.

Като не е имало едно централно място за отправление на службата по водното дело, то е било дълго време доста занемарено.

Отделение за водите е било учредено през 1901 г., но то не е могло да започне действието си самостоятелно. То е било заменено с един инспекторат по хидравлическата служба при отделението мостове и шосета, който е имал задължението да прилага Закона за благоустройтвото по отношение на водното дело. Догдето се назначат нарочни чиновници за службите при инспектората, те се изпълнявали от чиновници при отделението мостове и шосета. Това положение продължава поради липса на персонал, материални средства и, главно, по нямане на законоположение по водите, без което не можеше да се направи нищо особено. Поради това, инспекторатът трябваше да се ограничи със завеждането на работите по водоснабдяването и канализирането на населените места, по водениците, язовете, индустриалните заведения и някои благоустройствени работи. Това ограничение на дейността на инспектората се наложи от липсата на средства. Така, през годините 1901 и 1902 инспокторатът захвана снимането и изучаването на реките Марица и Тунджа, но работите се прекратиха преди да бъдат завършени, поради неотпускането на средства за подържане на двете бригади, натоварени с тези проучвания.

Опит за образуване на отделна служба за водите бе направен и в Министерството на Търговията и Земеделието, през 1902 година когато бе открито бюро за държавните блата и културните подобрения, по-после през 1906 год. — бюро за напояване на оризищата в Пловдивския окръг, а в 1906 година — отделение за водите и културните подобрения в същия окръг. В 1909 година това отделение се преименува отново на бюро за напояване на оризищата. От началото на 1912 година, това бюро се нарече Отделение за водите при Министерството на Земеделието и Държавните имоти, а в новоучреденото Министерство иа О.С.П.Б. инспекторатът се разви в Отделение за водните строения, водопроводи и канализации.

Относно дейността на инспектората по индустриалните заведения и водните постройки въобще заслужава да се каже следното: големите наводнения през 1897 г. причнниха огромни загуби на страната. Причината за тези загуби се криеше, отчасти, и в безразборното строене на язовете. От тук се видя непълнотата на чл. 25 от Закона за окръжните управители и околийски началници. Нуждата наложи ра се уреди по законодателен ред въпросът за язовете по реките и потоците, като се отреди в Закона за благоустройството на населените места от 1897 година нарочна глава по строенето на язовете и, изобщо, на индустриалните заведения. Това е първото по-пълно законоположение в страната, с което се уреди този въпрос и се постави под прекия надзор на държавната техническа власт строенето на язове, воденици и индустриялни заведения. Това бе една голяма крачка напред.

3. Водни строежи

След войните държавата се зае сериозно със стопанисването на водите. За целта се създадоха нарочни закони за управлението на водите.

Така през 1920 г. се създаде Закон за водните синдикати и общата програма на водите.

Разпокъсаната до 1920 г. служба по водите в разни министерства и институти се пое от Отделението на водите при Министерството на Земеделието и държавните имоти и се тури начало на правилното изграждане на нашето водно стопанство. Извършеното в това направление издига на подобаваща висота стремежът на държавата за съвземането на нашето стопанство изобщо.

Навременното и пълно застрояване на водни мероприятия с държавни средства е в зависимост от бюджета, който никога не е бил щедър при отпускането на кредити. По-голями средства за водни строежи се отпускаха след 1928 г. от бежанския заем, с който се започна пресушаването и предпазването от заливане на Карабоазкото, Месемврийското, Мандренското и Сгралджанското блата. За времето от 1928 г. до 1933 г. са изразходвани 135,000,000 лева (=5,400,000 лв. зл.). През следующите години средствата секнаха и се използува трудът на редовни трудоваци, безработни групи за направа охранителни диги и корекции за Видинската низина, Борилската дига, корекцията на Провадийската река и на Тунджанския приток р. Язмак.

Извършените под ръководството и надзора на отделението за водите от 1918 г. до 1939 г. Държавни водни строежи са следните:

1. Видинска низина. За предпазване на 66,000 декара от заливане от високите води на р. Дунав и протичащите през низината реки е направена дигата Видин — Кошава, дълга 15 клм. 2. Борилска низина. За предпазване на 8,000 декара от заливане от високите води на р. Дунав и р. Искър е направена 9 километра дига и 7 клм. корекция на р. Искър и укрепен с буни 15 клм. дунавски бряг. 3. Карабоазка низина. За предпазване около 173,000 декара от заливане от високите води на р. Дунав, р. Искър и р. Вит е направена 39 клм. дига, един двутръбен шлюз под нея, 26 клм. отводнителни канали, 4 железобетонни моста върху тях и 8 кантона. 4. Вардим — Новградска низина. За запазване на около 23,000 декара от заливане от високите води на р. Дунав и р. Янтра е направена 17 клм. дига, отводнителна канална мрежа, помпена отводнителна станция, която ще служи и за напояване. 5. Несебърска низина.[1]) За запазване на 14,600 декара от заливане на протичащите през низината реки са направени 4·9 клм. отводнителни канали с 7 железобетонни моста, корекция на 3 пороя с една помпена станция. 6. Мандренска и Якезлийска низини. За запазване на 22,500 декара площ от заливане от реките Мандра и Русокастренска и от влиянието на Черно-море е направена дига дълга 2·5 клм., отводнителни канали с обща дължина 21 клм. с два железобетонни моста върху тях и един автоматичен шлюз 7. Предпазителна дига при Мандренското блато. За запазване от заливане на около 3,800 декара площ между гр. Бургас и Мандренското блато е започната направата на предпазна дига, дълг- 4 клм. 8. Сгралджанска низина[2]) За запазване на 23,000 декара площ от заливане от реките Мараш и Дермендере е направена корекция на същите на обща дължина 15 клм. и 40 клм. отводни-

---

[1]) Отводнителните канали, мостовете и корекциите са извършени под мое ръководство и надзор.

[2]) Инициативата за пресушавнето на това блато е дадена от мене и зап. полковник Милко Хайдутов. Първите работи са извършени по мой проект. Загубих в това мероприятие 35.000 лева зл.

телни канали. Освен това построени са 12 железобетонни моста и 3 автоматични шлюзи. 9. Корекция на р. Провадийска. Проектът предвижда направата на корито с двоен профил за 250 куб. м/сек. което започва над гр. Провадия и свършва при Гебедженското езеро с обща дължина 37 клм. До сега е корегирана реката при с. Синдел, с което е отцедено Султанларското блато. Освен това изкопан е един временен профил на реката при гр. Провадия[1]), с което се запазва града от заливане. 10. Корекция на р. Девня. За да се отводнят 8,000 декара площ от Девненската низина е предприета корекцията на р. Девня на една дължина от 5·5 клм. с 60,000 куб. м. землени работи. 11. Корекция на р. Азмак. Общата дължина на корекцията е 17·5 клм. с 510,000 куб. м. землени работи. 12. Корекция на р. Ана-дере, приток на р. Провадийска. 13. Корекция на р. Мъти-вир. 14. Напояване на Неврокопското поле. За напояване на 16,000 декара от Неврокопското поле от реката Места и притоците ѝ са прокопани два главни напоителни канали от по 100,000 куб. м. землени работи. Мероприятието предвижда едно разширение до 70,000 декара.

За изпълнение на гореописаните държавни водни строежи от 1918 г. до 1939 г. са изтазходвани в пари и работнически надници кръгло 300,000,000 лева (=12,000,000 лв. зл.).

Водните синдикати заемат второто място след държавата в изграждането на водни мероприятия и стопанисването на водите.

Чрез водните синдикати се създава възможност да бъдат привлечени, организирани и обединени в помощ на държавата, при пряко участие в средства и труд, собствениците на имоти и водоползувания, заинтеретовани в изграждане на мероприятията по водите.

По своята правна структура, водните синдикати са нов институт в съвременната държава. В тях е подчертана намесата на държавата. Допусната е и принуда по закон и по решение на синдикалните събрания. Докато в кооперациите членуването е в зависимост от волята на човека, размерът на участието му с делов капитал е също свободен, а отговорността еднократно или неколкократно от размера на деловете му, във водните синдикати имаме и принудително членуване, участие с делове, размерът на които се определя от самия синдикат, съобразно ползата и подобрението на частния имот, и найпосле, отговорността на членовете е неограничена и пропорционална до окончателното изплащане на задълженията на синдиката.

Публичната принуда във водните синдикати, освен че се отнася до членуването в тях, засяга и събирането на синдикалните вноски и тегоби. Неизплатените по доброволен начин вноски и тегоби се събират по реда, установен за събиране на закъснялите преки данъци.

---

[1]) Проектът за запазване на гр. Провадия от наводнение е съставен от мен в 1904 г. с една пояснителна записка от 201 стр. и 10 чертежа. Изпълненият напречен профил е подобрен, понеже Отделението на водите е успяло да му даде 1 м. по-голяма дълбочина.

Държавата, от своя страна, също участвува в тези синдикати, като ги подпомага, по силата на чл. 76 от Закона, с помощи безвъзмездно или във форма на делов капитал.

Образувани са 69 водни синдикати, от влизането в сила на Закона за водните синдикати в 1920 г. до 1939 г. Те включват за напояване 1,420.000 декара полски имоти; за отводняване и заливане на 540,000 декара; за корекция на 1,060 клм. речни корита и застрояване на водни електрически централи с обща мощност 15,000 к. с. Те са реализирали до края на 1937 г. напояването на 207,212. декара, отводняване на 90,000 декара, коригирането на 90 клм. реки и силодобиването от 4,340 к. с. (без водния синдикат „Въча“).

В синдикатите (без „Въча“) членуват 71,546 лични и колективни членове, които са събрали и вложили в строеж кръгло 200,000,000 лева (=8,000,000 лв. зл.) от които държавата и бившите постоянни комисии са дали 46,662,000 лева (=1,866,480 лв. зл.)

Ще разгледаме на кратко по-важните напоителни, отводнителни и корекционни синдикати:

1) Воден синдикат „Асенова крепост“ в гр. Асеновград образуван с цел да напои от р. Чая около 30,000 декара полски имоти. 2) Воден синдикат „Стрема“ в гр. Пловдив. Цели корегирането на р. Стрема и напояването на 30,000 декара полски имоти. 3) Воден синдикат Марица в гр. Пловдив. Цели напояването на 80,000 декара полски имоти от р. Марица. 4) Воден синдикат Тракия в гр. Пазарджик. Цели напояването на 73,000 декара полски имоти от р. Марица, Тополница и Луда-Яна. 5) Воден синдикат „Родопи“ в гр. Пловдив. Цели напояването от р. Кричим на около 60,000 декара полски имоти. 6) Воден синдикат „Драговишица“ в гр. Кюстендил. Цели напояването на около 10,000 декара полски имоти от р. Драговишица и коригирането на р. Струма в района на синдиката. 7) Воден синдикат „Струмешница“ в гр. Петрич. Цели напояването на 60,000 декара полски имоти от реките Струмешница и Струма, а също и от Подгорски води. 8) Воден синдикат „Пирин“ в гр. Св. Врач. Цели напояването от р. Струма и левите ѝ притоци Св. Врачка Бистрица, Мелнишка и Пиринска Бистрица на около 80,000 декара полски имоти и коригиране на 50 клм. речни корита. 9) Воден синдикат „Бяло поле“ в гр. Горна-Джумая“. Цели напояването на 12,000 декара полски имоти от р. Струма и от р. Горно-Джумайска Бистрица и коригиране на 12. клм. речни корита. 10) Съюз на водните синдикати „Македония“ в гр. Св. Врач. Цели да организира и използува водите на р. Струма, р. Места и притоците им в Петричка, Св. Врачка и Неврокопска околии за напояване чрез помпи на около50,000 декара полски имоти, да добие електрическа енергия чрез построяването на електрическа централа и да електрифицира населените места в трите околии. Синдикатът е в период на проучване. 11) Воден синдикат в Ст. Загора. Цели добиването на електрическа енергия и напояване от р. Тунджа на около 250,000 декара полски имоти чрез постройка на язовир. Синдикатът е в период на проучване. 12) Воден синдикат

„Тунджа“ в гр. Ямбол. Цели корекцията на р. Тунджа и напояването на 45,000 дек. полски имоти. 13) Воден синдикат „Блато“ в с. Костинброд, ок. Софийска. Цели запазването от заливане на 30,000 дек. полски имоти, чрез корекция на 56 клм. на р. Блато и притоците ѝ, и напояване на 10,000 декара. 14) Воден синдикат „Русенски Лом“ в гр. Русе. Цели, чрез корекцията на около 200 клм. на р. Русенски Лом и притоците ѝ, отводняването и запазването от заливане на 80,000 декара полски имоти. 15) Воден синдикат „Тича“ в гр. Шумен. Цели чрез корекцията на 270 клм. на р. Камчия и притоците ѝ и чрез постройка на 2 язовира, запазването от заливане на 240,000 декара, напояването на около 280,000 декара полски имоти, и силодобиването годишно на около 20,000,000 киловат-часа. 16) Воден синдикат „Е. Ц. Въча“ в гр. Пловдив. Цели електроснабдяването на Пловдивската област чрез използуване водите на р. Въча, за което е построена водна централа с мощност 15,000 к. с., от които сега са инсталирани 10,000 к. с., а също така и парна централа, в гр. Пловдив с мощност 6,400 к. с., две подстанции в градовете Пловдив и Пазарджик и обширна високо-волтажна мрежа в областта. До края на 1937 г. синдикатът е електроснабдил 7 града и 128 села. 17) Водният синдикат „Грамадата“ в гр. Габрово електроснабдява гр. Габрово и 4 села. Построил е дизелови централи 690 к. с. и сега строй водна централа 500 к. с. на р. Козещица. 18) Воден синдикат „Росица“ в гр. Севлиево. Електроснабдява гр. Севлиево и 5 села и дава електрическа енергия на гр. Габрово. Построил е водна централа с мощност 700 к. с. на р. Росица, с резервен дизелов мотор от 150 к. с. 19) Воден синдикат „Янтра“ в гр. Търново. Електроснабдява гр. Търново, Горна-Оряховица и 2 села. Построил е на р. Янтра 2 водни централи с обща мощност 366 к. с. и 2 резервни дизелови групи с мощност 650 к. с. 20) Воден синдикат „Осъм“ в гр. Ловеч. Построил е водна централа на р. Осъм с мощност 400 к. с. Електроснабдява гр. Ловеч и 2 села и дава енергия на гр. Плевен. 21) Воден синдикат „Троян“ в гр. Троян. Построил е водна централа на р. Черни-Осъм с мощност 320 к. с. и дизелова резервна група с мощност 240 к. с. Електоснабдява гр. Троян и 4 села. 22) Воден синдикат „Златна Панега“ в гр. Луковит. Построил е язовирна стена и електрическа централа с мощност 700 к. с. Язовирната стена има дължина на короната 100 м., дебелина в основата 18 метра, а височина над дъното на реката до короната 18.50 м. Височината на преливника 14·50 метра. Заприщената вода има обем 1,180,000 куб. метра. Същата служи и за напояването на долината „Златна Панега“. Централата за сега електроснабдява градовете Луковит и Червен-Бряг и 2 села. 23) Воден синдикат „Подем“ в гр. Тетевен. Построил е водна централа на р. Бели-Вит с мощност 180 к. с. и електроснабдява гр. Тетевен

Общо извършени от държавата и водните синдикати от 1918 г. до 1939 г.:

1) Коригирани реки — 139 клм.; запазени от заливане 70,000 дка.

2) Диги и отводнителни канали 284 клм. — отводнени са кръгло 412,000 декара полски имоти.

3) Напоителни канали със съоръжения към тях 4,200 клм. — напоени са 277,212 декара полски имоти.

4) Водни централи, без „Въча“, инсталирана обща мощност 4,440 к. с. — произведени през 1937 г. 5,236,250 киловат-часа.

По важните частни и общииски водни строежи през разглеждания период (1918—1939 г.) са;

1) Водни централи на Софийската община в комбинация с Витошкия н Рилския водопроводи. Софийската община изгради 3 водни електрически централи: а) Централа „Бояна“. Построена на Витошкия водопровод и са инсталирани 2 пелтонови турбини по 1000 к. с.; б) Централа „Симеоново“. Построена е на водопровода Рила—София при с. Симеоново и са инсталирани 3 турбини с обща мощност 9,000 к. с. в) Централа „Мала-Църква“. Построена е на водопровода Рила—София при с. Мала Църква, Самоковско Инсталирани 2 пелтонови групи по 3,000 к. с.

2) Водните централи на Д-во „Гранитоид“. Използуват се водите на Рилската река и нейните притоци: а) Централата „Пастра“. Инсталирани са две електропроизводни групи и е построен дневен изравнител с обем 38,000 куб. м. Мощност 7,000 к. с. б) Централата „Рила“ има две електропроизводни групи с обща мощност при използуването на всичкото водно количество 14,000 к. с.

3) Общинско стопанско предприятие „Стара-река“ в гр. Карлово. Централата е построена на река Стара-река. Инсталирани са 2 турбинни електропроизводни групи с обща мощност 1,630 к. с. Осветлява 3 града и 2 села.

4) Централата на Кюстендилската популярна банка в гр. Кюстендил е построена на р. Бистрица при с. Гърляно. Мощността ѝ е 760 к. с. Осветлява гр. Кюстендил и с. Гърляно.

От изложеното по-горе за извършените строежи от държавата и водните синдикати се вижда голямата полза за стопанството на страната. Ние вярваме, че по-голямата част от начинанията на водните синдикати, които изложихме, ще се осъществят и тогава ще се прояви голямата полза от тях за стопанското възстановяване и издигане на страната ни чрез подобрение на условията за развитие на родното ни земеделско стопанство.

4. Водоснабдяване

Първото водоснабдяване в Софийския окръг беше за двореца. То се извърши в 1880/81 година, като се хвана (каптира) един от Драгалевските извори. По-късно, към 1885 г. се каптираха Боянските извори за водоснабдяването на цяла София, по проекта на инженерите Белов и Кубасов, при 60 л./с. вода, за едно население от 40,000 до 60,000 жители, което представлява по 85 литри на човек.

Столицата, след дълги проучвания, построи последователно водопроводите Боянски, Бистрички и най-сетне Рилския със язовира Бели-Искър, за електрическа енергия и осигуряване водното количество за водоснабдяване на неимоверно увеличеното ѝ население. Тоя водопровод може да достави 2000 л./с., но сега се използват от

1000 до 1200 литри, което представлява за едно население от 500,000 души по 200 литри денонощно на лице.

Освен в София, до 1887 г. частично водоснабдяване имаше в Пловдив, В. Търново и Силистра.

Установено е, че водоснабдяването е насъщна нужда за здравословното състояние за населените места. Затова градските и селските общини се загрижиха най-рано за него. Водоснабдяването се засили особено много след 1900-та година, до Балканската война, 1912 година.

От 1894 до 1912 година се създадоха служби за изучване и постройка на водопроводи и канализациии. Тези служби се заеха усилено с възложената им задача и през този период се изучиха и построиха следните водопроводи: в градовете Бургас1), Сливен, Нова-Загора, Ст.-Загора, Казанлък, Пещера, Панагюрище, Ихтиман, Ботевград, Лом, Враца, Русе, Търговище1), Провадия и Варна1).

По липса на законоположение относно тия водопроводни строежи, те се управляваха от Министерството на О. С. П. Б. с окръжни и особени наредби. С допълнението на Закона за благоустройството в 1911 г. и тази празнота се попълни, като в 1912 година се създаде „Отделение за водни строежи, водоснабдяване и канализации, осветление и индустриялни заведения“, с две технически бюра.

Въз основа на Закона за благоустройството и Закона за окръжните съвети от 1907 г., през 1911 г. и 1912 г. се създадоха първите водоснабдителни бюра при окръжните постоянни комисии. За образец послужиха „планоснимачните бюра за кооперативно планиране и регулиране на селата“. Добрият и насърдчителен резултат на последните подсказа, че подобно начинание може да бъде твърде полезно и при водоснабдяването на населени места до 6000 жители включително, каквато цел се постави на водоснабдителните бюра.

Тези водоснабдителни бюра бяха под управлението на окръжните постоянни комисии, но техническият им персонал беше подчинен на Министерството на О.С.П.Б. Издръжката на персонала беше в тяжест на „Фонда кооперативно водоснабдяване“, който се образува от вноските на общините, съгласно чл. 6 от Закона за благоустройството. Първите окръжни водоснабдителни бюра се образуваха в 1912 г. при окръжните постоянни комисии в София, Плевен, Ст. Загора и Видин. Създаването на водоснабдителни бюра, поради войните в 1912-1913 г. и в 1915-1918 г., се забави. Тяхното създаване е ставало, както следва: През 1914 г. — в Пловдивския окръг, а през 1915 т. — в Шумен и Велико-Търново.

Благодарение на създадените бюра за кооперативно водоснабдяване, от 1912 до 1918 г. се проучиха и изготвиха, отчасти, проектите за водоснабдяването на 41 населени места. От 1879 г. до 1918 г. са водоснабдени в цялата страна 45 населени места.

---

1) Първият водопровод, представен за утвърждение в Министерството на О. С. П. С. от частно-практикующ инженер бе изработеният от мене проект за водоснабдяването на гр. Бургас. От мене е изработен и проектът за водопровода в Търговище, а съм завеждал като техн. ръководител направата на водопровода във Варна

След войните се образуваха още водоснабдителни бюра: през 1919 г. при окръжната постоянна комисия в Русе, през 1921 г. в Бургас и Варна, през 1923 г. — във Враца и Кюстендил, през 1924 г. — в Пашмакли и Хасково и през 1926 г. — в Мастанли и Петрич.

Водоснабдителните бюра при окръжните постоянни комисии развиват усилена дейност за водоснабдяването на нашите села и градове с население до 6000 жители. По-голямите градове образуват общински технически служби, една от главните задачи на които е водоснабдяването и канализацията на градовете.

След закриването на окръжните постоянни комисии в 1933 г. водоснабдителните бюра преминаха административно и бюджетно към Министерството на О.С.П.Б. и стават напълно държавни служби придадени към окръжните инженерства, а през 1934 г. — към областните и околийски инженерства. Фондът „Водоснабдяване“ продължава да съществува като самостоятелен и по него се предвиждат значителни суми за допълнителен персонел на бюрата.

През 1934 г. стават значителни промени в окръжните водоснабдителни бюра, като се създават, вместо 16 окръжни бюра, 7 областни и 5 районни служби. През 1936 г, фондът „Водоснабдяване“ престава да съществува самостоятелно, като преминава към слетите фондове. Цялата издръжка на службите става със средства от държавния бюджет, като се изплащат от същия неизплатените от постоянните комисии заплати на персонала и задълженията на бюрата.

Дейността на водоснабдителните служби за времето от 1912 г. до края на 1934 г. се е развила както следва:

Макар и някои от окръжните водоснабдителни бюра да са създадени още през 1912-1915 години, те не са могли да проявят забележима дейност до 1920 г., поради двете войни. Веднага след тази дата, почвайки от 1920 г,, развива се усилена работа по проучването и строежа на водопроводите в населените места. Общините в случая се подпомагат главно от водоснабдителните служби при постоянните комисии и от Министерството на О.С.П.Б., което през 1920 г. започва и доставянето на необходимите водопроводни материяли от чужбина, които раздава на общините на 5-годишно изплащане.

Доставките на Министерството дадоха голям тласък на водоснабдителните строежи, защото иначе общините не биха могли да си доставят скъпите водопроводни материали, които представляват найголемия разход при направата на водопроводите.

Доставянето на тръбите става със средства събрани от общините и от фонда „Кооперативно водоснабдяване“, обаче до събирането на тези средства изплащането им става със суми по бюджета на Министерството на О.С.П.Б. Като се почне от 1920 г. до 1936 г. Министерството е доставило водопроводни тръби, фасонки и арматури кръгло за 258,000,000 лева¹). От същите материали голяма част са били дадени и на Дирекцията за водоснабдяването на селата в безводния

---

¹) = 10,320.000 лв. златни

„Дели-Орман“, където проучването и строежите са извършвани със държавни средства.

Освен от Министерството, през същото време са доставени водопроводни материали от водоснабдителните бюра в София, Плевен, Търново, от Дирекцията „Дели-Орман“, от Дирекцията за настаняване на бежанците и от градовете Петрич, София, Пловдив, Чирпан, Самоков и др., възлизащи кръгло на 92,000,000 лева[2]).

Обща представа за развитието на водопроводното и канализационно дело дават следните данни:

Общо населени места в страната: градове 97, села 4,260 махали 1,395.

Одобрени проекти за водопроводи: до 1921 год. — градове 16, от 1921 г. до 1935 г. — 78; села, до 1921 г. — 16, от 1921 г. до 1935 г. — 884.

Одобрени проекти за канализации: до 1921 г. — градове 16, от 1921 г. до 1935 г. — 4; села, до 1921 г. — 110, от 1921 г. до 1935 г. — 110.

През времето от 1920 г. до 1935 г., поради настъпилите по добри условия и благодарение подкрепата на общините от Министерството на О.С.П.Б. само за няколко години се водоснабдяват градовете: Месемврия (Несебър), Анхиало (Поморие), Ахтопол, Василико (Царево), Ямбол, Елхово, Сливен, Котел, Чирпан, Станимака (Асеновград), Калофер, Клисура, Пазарджик, Брацигово, Етрополе, Радомир, Самоков, Петрич, Пирдоп, Трън, Ловеч, Троян, Дряново, В. Търново, Габрово, Шумен, Попово, Нови Пазар, Разград, Кубрат и др.

През същото време от 1920 г. до 1935 г. се проучва и построява голямият Рилски водопровод за подобрението на водоснабдяването на Столицата, който се построи по специалния закон от 1924 г. По силата тоже на специален закон от 1926 г. се проучва и строи водоснабдяването на безводния „Дели-Орман“, гдето в края на 1935 г, се водоснабдяват 66 села и 3 града (Разград, Нови-Пазар и Кубрат). Строежът на Рилския водопровод и на водопроводите в Дели-Ормана се извърши с подкрепата на държавата.

През 1933 г. и 1934 г. се проучва и водопроводът „Батова-Варна“ за подобряване водоснабдяването на Варна. Този нов водопровод на Варна е завършен и градът сега разполага с още 45 л./сек. изворна вода или всичко 130 — 140 л./сек.

Рилският водопровод на гр. София, груповите водоснабдявания на безводния „Дели-Орман“ и водопроводът „Батова-Варна“ са най-големите водоснабдителни строежи в страната. Както те, така и всички други градски и селски водопроводи са дело само на българския техник и ще служат като добър пример за водоснабдителното строителство у нас и за трудолюбието на нашите техници.

Общо взето, от 1892 г. до 1935 год. са направени в страната водопроводите на 55 града и на 950 села. Освен това, от построените пълни или частични водопроводи до 1935 г. под ръководството на Министерството и със средствата на общините на държавата и на фонда „Водоснабдяване“, са направени подобрения и разширения на съществуващите водопроводи, каптажи (водохващания) и чешми на 20 града и 500 села, включително и поставените около 1000 разни видове помпи върху обществени кладенци, за да се предпазят водите от замърсяване.

---

[2]) = 3,680,000 ле. златни

По вида на водоизточниците, 80% от построените до 1935 г. градски и селски водоснабдявания са от изворна вода. С подпочвени води са снабдени градовете Бургас, Ямбол, Нова-Загора, Казанлък, Хасково, Харманли, Пазарджик, Самоков, Ихтиман, Петрич, Лом, В. Търново, Русе, Попово, Търговище, Разград и Нови-Пазар, и отчасти градовете Пловдив, София, Св. Врач, Ловеч, Троян и Ботевград. С открити речни води са водоснабдени градовете Пловдив, София, Панагюрище, и селата Ракитово, Г. Белово, Стрелча, Рила, Радилово, Костенец-Баня, Радуил и Перущица. Само гр. Бургас използува за своето водоснабдяване топли минерални води, които от 44 градуса С. се изстудяват, чрез специална инсталация, на 18 градуса С.

Почти всички водоснабдявания на градовете и селата са със самоналягане (гравитачни). С помпване се водоснабдяват градовете Бургас (отчасти), Ямбол, Хасково, Чирпан, Пловдив (отчасти), Пазарджик, Брацигово, Варна (отчасти), В. Търново, Разград, Нови-Пазар и Русе, а също и селата Перущица, Долни Дъбник и всички водоснабдени села в безводния Дели-Орман.

Почти всички водоснабдени до 1935 г, градове и села пият водата без предварително прочистване. Изключение правят градовете Пловдив и Панагюрище и селата Рила, Радилово, Ракитово, Костенец-Баня, Радуил и Голямо-Белово, които прочистват водата със пясъчни филтри. Най-уредени са филтрите на гр. Пловдив (бавни и бързи). Направата на филтри у нас, особено при селските водопроводи, се е избягвало, защото направата им и подръжката им са били една трудна и скъпа работа. Затова селата Ракитово, Костенел-Баня, Радуил и Г. Белово са изоставили филтрите и пият водата без пречистване, като са взели мерки да не се замърсява.

Освен чрез филтриране, прочистването на водата става и чрез хлориране. Модерни хлорни инсталации имат досега водопроводите на градовете София, Пловдив, Чирпан, Варна и Габрово, и на селата Рила и Перущица.

По отношение чистотата и химическия им състав, използуваните за водоснабдяването на нашите градове и села води са повечето добри. По-твърди и изложени на замърсяване са карстовите и подпочвенните води в Северо-Западна, Северна и Юго-Източна България. Най-голяма твърдост имат водите на градовете Видин, Лом, Попово, Шумен, Разград, Нови-Пазар, Провадия, Варна, Чирпан, Разлог, Хасково и в безводния „Дели-Орман“.

Температурата на използуваните води се движи между 4 градуса и 16 градуса С. във водохващанията (каптажите), а в реките — между 7 градуса и 19 градуса С. Най-топла вода пият в градовете Бургас, Шумен, Пловдив и Панагюрище.

Ето и една сравнителна таблица за извършените работи общо в страната по водоснабдяване на населените места за времето от 1934 г. до 1939 г. включително:

Вид на извършените работи през годините	1934	1935	1936	1937	1938	1939
Каптажи построени и в строеж, броя	151	283	263	265	211	268
Водопроводи пълни „	23	75	69	78	41	78
Водопроводи частични „	119	83	63	73	64	102
Положени тръби метра	72,428	133,436	157,841	126,444	247,066	278,083
Построени резервоари броя	33	31	47	42	79	86
Построени чешми „	436	222	285	740	1,233	1,377

До края на 1939 г., от 4,289 села с население под 6,000 жители и над 50 къщи, имат проучено водоснабдяване 2,121 населени места или 49.4$^0/_0$ и е направено частично водоснабдяване в 596 населени места и пълно водоснабдяване на 380 населени места. От градовете на брой 97 имат частично водоснабдяване 15 града и пълно водоснабдяване 57 града, или 58.7$^0/_0$.

5. Канализации

В сравнение с описаната до тук голяма дейност по проучването и строежа на водопроводите на нашите градове и села през периодите 1887—1897 г., 1897—1912 г., 1912—1921 г., 1921-1933 г., и особено от 1933 г. до 1939 г., по проучването и строежа на канализациите в нашите градове и села е направено много малко — нищожна работа. Това се дължи на много причини, главната от които е липсата на достатъчни средства у общините и скъпият строеж на канализациите.

Първа се канализира Столицата. В София има открити следи от някогашна римска канализация, но в течение на вековете тя отдавна е престанала да съществува и освобождението завари новата ни столица в много примитивно състояние по отношение на канализацията, както и, изобщо, по отношение на благоустройството. София бе типичен турски град, твърде важен по географическото си средищно положение, но занемарен и изостанал много назад, ако би се сравнил с Пловдив, Русе или Свищов по онова време.

През 1882 година в Софийския Общински Съвет се повдигна въпросът за канализацията на Столицата и се гласува веднага една сума от 150,000 лв. зл. за изучване. В 1890 год. се изработи програма за международен конкурс за изработването на подробен проект за канализацията на Столицата. На този конкурс, за радост на всички ни и за чест на България, първата премия получи проектът на инженер Михаил Момчилов. По този проект се построи Софийската канализация, която се указа една от най-добрите канализации. В последствие се изучи и се почна постройката на канализации в градовете: Варна, Бургас, Русе, Лом, Нова-Загора и Перник. Само канализацията на Русе е израбатена от немския инженер Генцмер, всички други са изработени от български инженери. Варненската канализализация е конкурсен проект на инженер Виктор Самсаров, Бургаската — от инженер Б. Морфов. И до края на 1918 г. канализирането на градовете върви бавно, защото разходите са големи. Някой от градовете като Пловдив се задоволиха със старите канали, като ги разшириха.

През последния период от 1918 г. до 1939 г. не намерих данни да са изработени нови канализации. Тук-таме са направени частични канали (в 6 града и няколко села). От Годишниците на Министерството на О. С. П. Б. се вижда, че службата Водоснабдяване и Канализации е изработила и канализирала много държавни имоти, че Шумен и Ловеч са приготвили проекти за канализации и че Плевен Пловдив, В. Търново, Габрово, Кюстендил. Стара-Загора и Хасково са извършили проучвания за канализации и, изобщо, че почти всички градове чакат подкрепата на държавата.

Можем да приключим с заключението, че канализацията на градовете върви бавно.

VIII. АРХИТЕКТУРНИ СТРОЕЖИ

1. Правила за строене частни здания в градовете

Постройката на сгради у нас, след освобождението, се повлия от австрийското строителство — главно, по отношение на строителните материали, кирпичите, плетищата и летвите се замениха с тухли, разтворът от кал — с варов разтвор, дървените греди — с железни. Почнаха да се строят къщи на два и три етажа.

Коренно видоизмененото строителство се водеше по правилата за строене частни здания в градовете на Княжество България от 19. 8. 1881 г. Тия „Правила“ бяха поправени и допълнени на 5. 6. 1887 г. Понеже дълго време те бяха единственото законоположение по тази материя, ще дадем едно попълно резюме от постановленията им, защото засягаха не само частните сгради, но изобщо и благоустройството на градовете и населените места.

„Правилата“ изискват, преди всичко, общ и подробен план, проект за улиците и площадите и се определя, какви да бъдат новите улици, тротоарите и отделните дворища. Определя се, как да се правят отчужденията за откриване и урегулиране на новите улици площадите и отделните дворища и как да се строят и разполагат зданията в тях; как да се освидетелствуват грозящите на самосрутване стари здания, как да се поправят нехигиеничните здания; по какъв ред и при какви чертежи и книжа да се разрешава строежът на нови здания, какви да бъдат стените, цоклите, стълбите, прозорците, и издадените им части към улиците; с какви бои да се боядисват, какви да са височините на стаите в разните етажи и какви — печките и кумините; как да се строят помийните ями и нужниците. Отрежда се, щото управлението на Общ. сгради да изработи типове от нормална фасада, за ръководство на частните стопани и се завършва с наредби за надзора върху постройките, за отговорностите на частните и служащи лица и за наказанията на които подпадат нарушителите на „Правилата“.

Тия „Правила“ имаха много несъобразности и поради това не можеха да се прилагат. През периода от 1879 г. до 1887 г. те не се приложиха почти никак.

И действително за да могат да се приложат тия правила, трябваше да има инженери и архитекти на частна практика. А такива нямаше. Едва след 1887 г. се явиха като частно-практикуващи, инженери и архитекти от чешки, немски, италиански, полски и руски произход, на които правоспособността не се проверяваше от никого. Те практикуваха и ръководеха частното сградостроителство в началния период на зараждащето се у нас благоустройство на населените места. И затова то — благоустройството у нас — преживя един дълъг период на търсене своето истинско място.

Строежът на частни сгради продължи по същия ред, както и по-рано. Самосъздалите се наши майстори строеха здрави и с добро разпределение сгради, за което свидетелствуват старите къщи на заможните чорбаджии в Копривщица, Елена, Трявна, Пловдив, както и бейските конаци в големите градове. В тия къщи и конаци резбарството изобилствува и изтъква художественият дар на нашите резбари. Строените след освобождението сгради, през периода от 1879—1887 г., бяха здрави, но изкуство и вкус към хубавото липсваше.

2. Бягъл поглед върху обществените сгради от 1879 г. до 1887 г. в Северна и Южна България

а) В Южна България (Източна Румелия). Делата в Министерството на О.С.П.Б. от 1887 до 1920 г. са били прегледани от една комисия и изгорени, включително и Румелийските, които са били пренесени в София и които са малко на брой. Списък на малка част от тия дела намерих в Архитектурната Дирекция. От този списък личи, че до Съединението главните постройки в Източна Румелия са били гимназиите в Пловдив, Казанлък, Стара-Загора и Сливен. Старите сгради, които са служели в турско време за училища, са били постегнати и приспособени пак за училища и се е турило начало на строеж на нови основни училища из центровете на селските общини. Из окръжните градове се е почнало строене на нови болници, като временно са били използувани останалите от турско време болници, в мютесарифските градове. На земеделието се е обърнало особено голямо внимание, като още в 1881 год. се почнало устройството на Садовското земеделско училище, което днес звема най-видното място в България. В бюджета на Източна Румелия — за него са предвидени кредити през всичкото време на съществуването на тази област, в 1881, 82, 83, 84 и 1885 години. Освен това, построени са били затвори в Пловдив, Т. Пазарджик, Хасково и Сливен, както и библиотека-музей и болница в Пловдив.

б) В Княжество България. Сведенията са оскъдни, но доколкото не ми изневерява паметта, правителствата бързаха да построят всички сгради, нуждни за доброто управление на страната. Така: още в 1878/79 г. бяха построени, по улица Раковски, от ъгъла на сегашния Военен клуб към север, срещу днешната Руска легация, 3 еднакви едноетажни здания и 1 двуетажно, много голями, — за спални и учебни занятия на юнкерите. Едно от тях, двуетажната на горния северен ъгъл на квартала, още стои.

За постройката на дворец се избра стария мютесарифски конак и джамията при него. Още в началото на есента 1880 г. се започна подготовката, като се събори джамията и всичко ненуждно от самия конак. Строежът на двореца продължи през 1883 до 1885 г., когато бе завършен. До тогава за дворец служеше старото здание на Министерството на Вътрешните работи, на ъгъла на ул. Паренсов и

6-и септември което впоследствие се събори и се построи сегашното Министерство на Вътрешните работи.

По същото време, 1879—1880 г., се почнаха и построиха: пехотните казарми на улица Витоша и Патриарх Ефтимии, артилерийските — по Орханийското шосе и кавалерийските — по Цариградското шосе. Също се започна строеж на казарми във всички гарнизонни градове.

Александровската болница се почна в 1880 г. и се завърши в 1884 г. До тогава служеше останалата от турско време болница.

Едновременно, в 1880 г., се захвана строежът на мъжката и девическата гимназии в София, на държавната печатница и Народното Събрание. Гимназиите се завършиха в 1883 г. през лятото, а Държавната печатница и Народното Събрание, в 1884 година през есента. IV О.Н.С., първата редовна сесия, държа заседанията си в новото здание, макар и да не бе измазано отвън. Измазването се извърши през 1885 година. До тогава Народното Събрание заседаваше в дървената сграда, построена специално за Обикновено Народно Събрание в праздното място на запад от Телефонната станция, а след изгарянето ѝ — в един от салоните на Военното училище и в големия салон на Мъжката гимназия.

Построиха се гимназии и в Лом и Варна, започна се строеж на гимназии и в другите окръжни градове. Усилено се започна строеж на първоначални училища в градовете и селата.

Построиха се из много села и паланки и черкви, но без особени планове, а просто според знанията на наши майстори-строители, както е било по-рано.

За Министерствата и държавните учреждения се приспособиха старите турски конаци и напуснати големи къщи от турските бегове.

Ето няколко сведения за построените държавни сгради от освобождението до 1887 г.:

За гимназии в Пловдив, Стара-Загора, Казанлък и Сливен	1,003,831	лева зл.
За образцов чифлик в Садово, за затвори в Пловдив, Татар-Пазарджик, Хасково и Сливен, за Библиотека-музей в Пловдив	1,098,012	„ „
За гимназии в София Варна и Лом	809,000	„ „
За Народно Събрание в София	220,000	„ „
За Държавна печатница в София	725.000	„ „
За дрореца	1,400,000	„ „
За болници.	89,500	„ „
За поправка, преправка и поддръжка на здания	803,000	„ „
За полицейски помещения и земеделски училища	349,100	„ „
Всичко . .	6,497,443	лева зл.

Както се вижда от казаното до тука за сградите, грижите на управляющите са били, на първо място, за гимназии и народни училища, а след това — за другите учреждения. Изразходваните за тези държавни имоти суми са много скромни, което издава пестеливостта на първите управници на младата ни държава.

3. Напредъкът на строителството в градовете

Напредъкът на строителството в градовете се вижда от сравнението в зданията, които се строеха през 1887 г. и тия, които се строеха към края на 1918 година.

Както казахме по-преди, от Австро-Унгария се пренесоха, чрез дошлите от там майстори, нови начини на строеж, които се различаваха от употребяваните методи от нашите доморасли майстори. Също се употребиха и нови строителни материяли. Строежът вървеше бързо, строеха се дву — и три-катни сгради, които бяха построени и се различаваха много от прихлупените къщи от предосвободителната епоха; макар и тогава да имаше някои голями бейски конаци, с добро разпределение, те бяха разнебитени и изложени на опасност от пожар, поради дървената им структура.

Новите начини на строеж в градовете не можеха да останат без надзор и ред, затова се изработиха и узакониха „Правила за строене частни здания в градовете", от 1881 година, допълнени през 1887 г. Но през времето от 1879 до 1887 г. те се прилагаха слабо, и само тук-таме, в столицата и в някои от голямите градове на държавата се издигаха не особено много държавни постройки. Също и някои частни голями сгради украсиха столицата, какъвто бе старият „хотел България", който съперничеше достойно с построените около него, напоследък, монументални сгради. Но всички нови сгради, които стърчеха посред старите паянтови къщи, не измениха изгледа на старите ни градове. Истинският напредък на строителството започна след 1887 г. и даде един нов изглед на много от нащите градове.

Докато по-рано, до 1887 г., единствено джамиите стърчеха със своите извишени минарета всред кривите улички и схлупените къщи, през 1912 година, имахме вече църкви с внушителни куполи, спретнати училищни сгради, читалища и стройни частни сгради, наредени покрай широки улици и обширни площади. Градовете Русе, Варна, Пловдив, Ст. Загора, Бургас и Силистра се отличиха повече от другите градове в благоустройствено отношение. Измежду всичките градове на България, най-много напредна в това отношение София, което е естествено, тъй като се положиха най-голями грижи за Столицата — сърцето на България, средището на българския държавно-политически и културен живот.

Столицата ни надмина всички останали наши градове и може да послужи за образец не само у нас, но и в странство, как, с ограничени средства, може да се създаде от обикновен, занемаран и нечист стар турски град един напълно модерен, здравословен и красив град, който представлява напредъка на цялата ни страна. В Столицата се построяваха ежегодно по 500 частни сгради, повечето дву — и три-катни. Така София растеше и ще расте, въпреки поскъпването на строителните работи и редица неблагопоиятни условия.

4. Здания за основни училища

Постройката на здания за училища, които да отговарят на здравословните изисквания и педагогиката, привлече особените грижи на общините. В това направление дийността на общините се прояви внушително. За училищните згради те изразходваха голяма част от средствата си. Освен това, и благодетели, българи-родолюбци, са завещали значителни средства за направа на училища. От самото начало в България се е зародило стремление към хубави училища. Общото желание е било да не останем по-назад от напредналите малки европейски държави, като Швейцария, например, и училищните сгради да се строят на видни места и с трайни материяли, да бъдат обширни, с здравословни класни стаи и с голями дворове.

Във всички селища училищата, редом с църквите, отдалече привличат погледа на пътника със своята спретнатост и внушителност. Българинът отдава голямо внимание и значение на училищата си. Затова и България — малка земя, до неотдавна под робство, благодарение на училищата си и на обучените граждани излязли от тях можеше да се самоуправлява и да влезе в числото на съвременните и уредени европейски държави.

Правителствата на Северна и Южна България, преди съединението, както и правителствата на Съединена България, си поставиха за цел да построят достатъчно училища. Това тяхно стремление се усили още повече през времето от 1887 г. до 1912 г., което се вижда от следната таблица за построените през този период училища:

Кога са строени	Видове и квадратура на зданията			Всичко кв. м.	Число на класните стаи	Число на зданията
	Масивни	Кирпични	Паянтови			
До 1887 год.	43,443	20,368	84,600	148,411	2,859	1,289
От 1897—1912 г.	395,443	12,788	52,362	460,593	5,419	1,965
Всичко	438,886	33,156	136,962	609,004	8,278	3 254

Напредъкът, направен в строителството на сгради за просветните цели на държавата, е действително забележителен. Заслужава да се изтъкне, че докато до 1887 г. масивните училищни сгради са 30% от всичките училища, в края на периода 1887 — 1912 г. тези сгради са 85$^0/_0$ от всички училища. Това показва че във втория период на българското строителство след освобождението са построени 10 пъти повече масивни сгради и че кирпичните и паянтови сгради за училища са 6 пъти по-малко от масивните,

Освен това, с 20 — милионния заем за училищни сгради, гласуван през 1912 година, се построиха много училища и по този начин се приближихме до нашата цел — да се покрие България с добри и достатъчно число училища. Това стремление не отслабна и по-късно.

5. Държавни здания

В наследство от Турската империя, при Освобождението ни останаха като държавни здания едни вехти и разнебитени конаци, в които се помещаваха всички държавни учреждения. Затова държавата се нагърби, още от самото начало на своето съществувание, да въздигне държавни здания. Едно след друго те изникваха. В това отношение България направи твърде много, както видяхме и в първия период след освобождението, до 1887 г. През това време в Северна и Южна България се израсходваха — 6,497,443 лева златни.

Изразходваните суми за държавни здания през втория строителен период се виждат в следната таблица за държавните здания, построени от 1887 г. до 1912 г.

Наименование на зданията	Разход лева зл.
Народно събрание	168,223
Гимназии	3,573,920
Дворци и тяхните принадлежности	3,882,810
Централна поща, пощенски и полицейски здания	1,341,183
Софийски народен театър	371,833
Болници	5,078,058
Здания на финансовото Министерство	1,402,867
Здания на Министерството на Земеделието	2,616,590
Здания на Министерството на Външните работи	292,555
Параклиси и музеи за старини	278,000
Разни сгради, отчуждения и пр.	7,406,788
Подръжка на държавните здания, направа и пр.	6,639,939
Помощи на села и градове	1.540,000
Всичко лева зл.	34,592,266

От таблицата се вижда, че разходите за построените от 1887 г. до 1912 г. държавни здания възлизат на 34,592,266 лева зл. Този разход е 5 пъти по-голям от разхода направен от Северна и Южна България за времето от освобождението до 1887 г. Разбира се, втория строителен пориод е три пъти по-дълъг. Все пак строежите се развиват стремително през това време.

Между държавните здания, които се построяват, преодоляват учебните заведения, както и между общинските постройки предимство имат основните училища. Повечето окръжни градове имат своя гимназия, построена по изискванията на хигиената и педагогиката. Гимназиите са масивни, построени в най-хубавите места, в центъра на градовете. Имат обширни класни стаи, пространни коридори, широки дворове и игрища. Мъжката гимназия в Русе, както и Трета мъжка гимназия в София не отстъпват в нищо на най-добрите европейски гимназиални здания. Също така се направи голям напредък и в строежа на болници.

6. Обществени сгради и паметници.

Църкви. В турско време след падането на Второто Българско Царство, църковната ни архитектура, вместо да продължи развитието си, почна да запада, защото турските власти не позволяваха никакви куполи и камбанарии, изобщо — не позволяваха да стърчат на високо църквите. Затова българските църкви от турско време са низки и от части вкопани в земята. Те нямаха никакъв външен изглед и се отличаваха малко от църквите—подземия в първите векове на християнството. Българското изкуство се прояви само във вътрешната им уредба и особено в резбарството на иконостасите и олтарите.

С изгряването на свободата за Северна и Южна България настъпи и за църквите един период за строеж на нови църкви. Относно стилът на църковната ни архитектура, в началото имаше опасност да се навлезе в погрешен път, защото някой чуждестранни архитекти, с недостатъчни познания на църковния ни стил от миналото, проектираха в стил класически и ренесанс някои църкви в страната, като църкваса Св. Св. Кирил и Методий в Пловдив. Благодарение, обаче, на нашите млади архитекти, който дойдоха в България след 1887 година, а по-сетне и на художниците от нашата Художествена академия, след проучването на нашия църковен стил, из старите монастири и църкви, достигнахме до същински наш исторически стил, който е видоизменен византийски стил, с извитите части във фасадата и съвършенното резбарско творчество в иконостасите и олтарите. Както споменахме и по горе, българското резбарско изкуство на нашите майстори е прочуто.

През втория строителен период (1887—1918 г.) се построиха в страната близко 200 църкви. Като по-забележителни могат да се посочат църквите Св. Никола и Св. Св. Кирил и Методий в София и Св. Богородица във Варна. Можем да посочим в София като много сполучливо и красиво преустроена и църквата Св. Седмочисленици (бившата Черна-джамия). Много хубави са Духовната Семинария над София и Синодалната палата в Столицата. Особено приятно гали окото вътрешността на последната, която е музей на българската орнаментика. Мавзолеят, построен в Плевен за спомен на освобождението ни, е масивен и внушителен, прекрасен е и парка с паметниците му за най-жестоките битки на освободителната война. Величествен е също така монастирът-паметник, построен при историческото с. Шипка.

Венец над всички църкви и духовни сгради е храмът-паметник Св. Александър Невски, който се издига величествено със своите куполи и камбанария към висините на небето, в центъра на столицата ни. Той е свързан с цялата картина на днешна София, а на западния край на същия площад се намира и реставрираната църква Св. София, с която е свързано и името на столицата ни. Общопризнато е от всички византолози, събрани преди втората световна война в София, както и от прочути архитекти, че църквата Св. Ал. Невски е най-великолепният църковен паметник на Балканския Полуостров на днешното време.

Паметникът на Цар Освободителя, който издига своя силует на площада пред Народното Събрание и се свързва неразделно с общата картина на София, един от най-забележителните в Европа. Обиколил съм много европейски градове и столици, видял съм почти всички паметници из тях, но толкова хубав паметник като този на Цар-Освободителя в София, построен по проектите на големия италиански скулптор Арналдо Цоки, редко може да се намери. В него са предадени високо-художествено както величествената осанка на Цар-Освободителя, така и въодушевлението на руси и българи в освободителната война.

Внушителен е също и опълченският паметник в Русе, които овековечава чутовния подвиг на славните български опълченци и самоотвержени български поборници, в неравната и тежка борба против поробителите.

Народният театър в София беше преди изгарянето му една от най-изтънчените по изящество сгради в столицата ни. След това се въздигна още по-внушителен театър, със съвършенна сценична инсталация. Голяма част от преустройството му в днешния му вид се извърши под мое техническо ръководство.

Военното училище, със своята грандиозност, разпределение, стил и местоположение, може да се мери с най-добре уредените военни училищни сгради в странство.

Военният клуб в София, в стил германски ренесанс, е една от хубавите сгради в столицата ни и се издига в центъра на града, на мястото на първото българско училище за офицери.

Всички тези сгради, както и много други, по своята монументалност и солидна направа не само украсяват градовете на България през втория строителен период, но изтъкваха и големия напредък на строителството през времето от 1887 до 1918 г.

7. Развитие на архитектурната служба след войните.

Архитектурната служба не измени устройството си, което съществуваше преди войните. Проектирането и завеждането на държавните и обществени строежи се извършваше изключително от централната архитектурна дирекция и служащите в окръжните инженерства, при които имаше винаги един архитект.

Нуждата от държавни и общински постройки се почувствува особено силно след войната, когато се установи, че предвидения състав — техници и служители — в бюджета не може да смогне с проектирането и контролата. Така, наложи се образуването на окръжни архитектурни бюра при окръжните постоянни комисии с назначение да уреждат и провеждат предимно кооперативния училищен строеж. Средствата за строежа и издръжката на персонала се събираха от отделните общини в специалния „Кооперативен фонд за строеж на основни народни училища“. Съставът на бюрата беше същият както при държавните архитектурни служби. Персоналът беше подчинен административно на постоянните комиси, а технически — на Министерството на О. С. П. Б. Тия бюра се справяха бързо с явилите се нужди в момента, но при все това се допуснаха грешки поради липса на единство и на правилна мерка в преценката на строежите. Съществуването на тези бюра се прекрати с закриването на постоянните комисии през 1933 г., когато тяхните функции преминаха изцяло към държавните архитектурни служби.

През 1934 година административното деление на страната се преустрои, като вмясто дотогавашните 14 окръга се създадоха 7 ададминистративни области: Бургаска, Врачанска, Пловдивска, Плевенска, Софийска, Ст. Загорска и Шуменска. В седалищните градове на тия области се учредиха 7 областни инженерства със особени архитектури служби към околийските инженерства в градовете: Сливен, Видин, Търново, Горна-Джумая, Хасково, Русе и Варна. Това разпределение на държавните архитектурни служби, при обща подчиненост и ръководство на архитектурното отделение при Главната Дирекция на О. С. П. Б. е запазено и до края на 1939 година.

По-важните прояви от дейността на архитектурното отделение са:

1. Проектиране, съставяне поемни книжа и завеждане на предвидените в държавния бюджет и фондовете държавни сгради. Сградите от особенно архитектурно и градоустройствено значение са предмет на конкурсно разрешение,

2. Съставяне на конкурсни програми за по-голямите държавни строежи и одобряване на конкурсни програми, представени от общински и обществени учреждения.

3. Контрол при проектирането и изпълняването на всички сгради в страната, общински, обществени или частни — извършвани чрез търг или по стопански начин.

4, Подържане на всички съществуващи държавни сгради.

5. Създаване на по-непосредствено и резултатно завеждане на общинските и обществени строителни предприятия и технически работи и, за да намери по-голямо и по-правилно приложение трудът на частнопрактикуващите техници, проведе се задължително наемане от страна на учрежденията висши или средни техници.

6. За постигане на по-голяма експедитивност при проверката и утвърждаването на архитектурните проекти и проектите за железобетонови и други конструкции за частни строежи — през 1936 г. се възложи за градовете София, Пловдив, Варна, Бургас и Видин, проверката и утвърждаването на тези проекти да става от съответните общински технически служби. През 1937 год. това нареждане се разшири и по отношение на градовете Враца, Габрово, Г. Джумая, Дупница, Казанлък, Кюстендил, Кърджали, Ловеч, Лом, Пазарджик, Плевен, Самоков, Свищов, Сливен, Ст.-Загора, Търново, Хасково, Шумен и Ямбол. С това се постигна правилното обзавеждане на общинските технически служби в тези градове.

Съществен дял от дейността на Архитектурното отделение заемат болниците и училищата.

Проявяването на обществените грижи за опазването на здравето и хигиената и за насаждане просвета в населението е от първостепенна важност. Нуждата от болнични легла у нас е още много голяма. Според статистиката по болничното дяло, на 10,000 жители в Швеция, Германия, Швейцария и др. западни държави се падат 50 легла, а в България само 13, разпределени в държавни и частни болници.

Грижата на държавата до преди войните се е свеждала до поддържане на съградените след освобождението болници и постройката на ограничен брой болнични павилиони. Едва през последните години Дирекцията на народното здраве, със съдействието на министерството на О. С. П. Б. установи един планомерен строеж на болници, с цел да се задоволят отчасти нуждите на страната. Програмата на този строеж е била:

1. Заздравяването, разширението и преустройството на съществуващите болнични сгради и съгласуването им с нуждите и изискванията на днешната медицина.
2. Постройка на нови павилиони към съществуващите болници.
3. Постройка на нови болници.

Освен постройката на държавни болници, Архитектурното отделение проектира и ръководи всички строежи на университетската клиника. Новопостроени през последните години клиники имат общо 250 легла.

Най-голямият процент от строежите на обществени згради се пада на училищните здания. Това не е случайно. То се обяснява с голямото ученолюбие на българския народ и подчертава, че добре се оценява значението на новата хигиенична сграда за правилното обучение. Броят на нехигиеничните и неудобни сгради постепенно намалява.

Чистотата и добрият ред, които се поддържат в една отговаряща на всички педагогични и хигиенични условия училищна зграда, дават добър пример и насаждат любов към чистота и ред у учениците.

В селата, където се чувствува липса на обществени постройки, училищната сграда, със своята библиотека, трапезария салон и главно баня е от голяма полза не само за учениците, но и за цялото население.

За съжаление не всички училища са така пригодени. Почти всички училищни сгради, които са строени по-рано, не отговарят на съвременните изисквания. В тях не са предвиждани специални помещения, като гимнастически салон, трапезария, баня и др.

По настоящем за да се избегнат финансови затруднения, Главната Дирекпия на О. С. П. Б. прилага особени мерки по отношение на училищния строеж, като по силата на особено законоположение съгласува дейността си по училищния строеж с дейността на Министерството на Народната Просвета. Специалиа служба при това Министерство прави своите проучвания относно нуждите от училищни сгради. Само след установяването на действителни нужди, плановете биват разглеждани в архитектурно отношение от Главната Дирекция на О. С. П. и Благоустройството.

Освен строежът на основни училища, който се извършва със средства на общините, Министерството на народната просвета обърна и през последните години особено внимание на строежа на гимназиални сгради, които се извършват с държавни средства под прекото ръководство на Главната Дирекция на О. С. П. Б.

По-важни строежи на гимназиални сгради през последните години са: девическата гимназия в Пловдив, мъжката гимназия в Бургас, II мъжка гимназия в София, смесената гимназия в Кърджали, реалното училище в Казанлък и довършване крилата на мъжките гимназий в Плевен и Видин.

Като по-особена и изключителна дейност на Архитектурното отделение може да се отбележи контролната му и възстановителна работа при народни бедствия, а именно строежът на бежанските жилища веднага след войните и възстановителните работи в Южна България след земетресението през 1928 година, които се извършиха от учредените за целта две Дирекций под контролата и завеждането на държавните технически власти. Също в актив на Архитектурното отделение е и възстановяването на унищожените от стихийния пожар през 1936 г. сгради в гр. Банско.

За времето от 1919 г. до 1939 г. са изразходвани за държавни обществени и общински сгради общо 3,820,652,984 лева, които се равняват на 152,826,000 лева златни кръгло.

IX. ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ЛИНИИ.

1. Борба на българските правителства против наложените задължения на България от Берлинския договор.

Още първото правителство на младото княжество България трябваше да се справя с много заплетени въпроси, каквито бяха наложените задължения на България от Берлинския договор.

При освобождението на България и Източна Румелия, в тях бяха заварени две ж. п. линии: Русе—Варна и Любимец—Бельово, с клон Търново-Сеймен—Ямбол. Както едната, така и другата линия се експлоатираше от „Дружеството на източните железници*. Нека повторя че към Българското Княжество, според Берлинския договор, оставаха в сила всички задължения, които Турция бе поела към Великите Сили, много време преди Руско-Турската война, включително и капитулацийте, които правеха неприкосновенни разни авантюристи които по един или друг начин се бяха докопали до някое доходно предприятие, каквито ще срешнем по-нататък.

За предпазване от капитулацийте, княз Михаил Хилков, в своя закон за търговете, постанови да се иска от чужденците — предприемачи, при участието им в търгове, декларация, че се отказват от правата си по капитулациите. Но и това не помогна. Ако един българин предприамач вземеше, преди или подир търга, някой чужденец за съдружник, правителството на последния вадеше душата на българското правителство и, в края на крайщата, използуваше се чуждият натиск във вреда и в накърняване достойинството на нашата държава. От капитулацийте се освободихме окончателно едва след обявяването на независимостта на България, в 1908 г.

Задълженията от Берлинския договор, отнасящи се до железниците в България и Източна Румелия, се посрещнаха с голямо недоверие и опасение от първите наши общественици. Когато се сложи на разискване в Народното Събрание въпросът за тях, дядо Славейков слезе от председателското място и запита правителството относно мълвата, че Европа искала да наложи на българския народ нови тежести и след като изложи злините от това за страната ни, се провикна велегласно: „Аз настръхвам и треперя за бъдещето на нашето отечество“. Министър-председателят П. Каравелов отговори кратко: „За такива работи ние нямаме пари“. Но с това въпросът за железопътните задължения на България не се премахна.

На 15 Юний 1880 г., австрийският дипломатически агент в София, граф Кевенхюлер, подаде нота до българското правителство, с която го подканваше да не отлага повече изпълнението на задълженията си за свързването на железниците от Виена до Цариград, през България и да изпрати свой делегати във Виена за започването на преговори между Турция, България, Сърбия и Австро-Унгария. Българското правителство отговори, че не може да прати делегати във Виена и поиска да му се съобщи, какви точно са задълженията, поети от Турция към Австро-Унгария и към „Дружеството на източните железници“. Отговори му се, че се отнася до постройката на ж. п. линия Бельово—София—Цариброд—Пирот. Но българското правителство, преценявайки правилно голямото значение и прякото свързване на столицата му с Македония, отказа да се съгласи с предложението на Австро-Унгарското правителство и заяви, че съединението с австро-унгарските железници трябва да стане по линията София—Кюстендил—Скопие, както е било проектирано най-напред от Турция. Австро-унгарското правителство съобщи веднага на българското правителство точното съдържиние на нотите на Високата Порта от 8. 7. 1875 г. и от 30. 9. 1876 година. По това време правителството получи съвет от Русия „че българите трябва да отбягват да навличат върху себе си каквото и да е незадоволство от страна на държавите, които са подписали Берлинския додовор и затова трябва да се загрижат най-напред за постройката на международната линия Цариброд—Вакарел“. Тези съвети туриха край на упорството на българското правителство и, след размяната на още няколко ноти, то изпрати във Виена двама делегати, за да участвуват в четворната конференция между Австрия, България, Сърбия и Турция. Тази конференция се събра през месец януари 1883 г. във Виена. Тук българските делегати приеха предложението на Австро-унгарското правителство за постройката и експлоатацията на ж. п. линия Виена—София—Цариград, при условие, че то ще застави барон Хирш да се откаже от правото, което му дава чл. 10 от Берлинския договор за експлоатацията на частта от тази линия, която минава през българска територия. Окончателният четворен договор бе подписан от австро-унгарските, българските и сръбските делегати на 22 април 1883 г., от турските — на 9 май 1883 г., а декларацията на Барон Хирш, че се отказва от експлоатацията на ж. п. линия в българска територия е била подписана на 31 май 1883 г. Така че България успя да се спаси от едно второ зло, каквото беше експлоатацията на железниците от Дружеството на източните железници.

Главните условия на сключената четворна спогодба се състоеха, за всяка от договорящите държави:

1) Да построи, свърже и тури в експлоатация частта от ж. п. линия в своята територия, за създаване на право и непрекъснато ж. п. съобщение Виена—Буда-Пеща—Белград—София—Цариград, до 15 ноември 1886 г.

2) Да образува и подържа редовна връзка с прави влакове за превозване на пътници и стоки по уговорената ж. п. линия, като приложи директни тарифи за международния трафик.

3) Да извършва превозването на международния трафик по тарифи, установени върху началото на най-облагодетелствуваната дър-

жава, като остава свободна относно тарифирането на превозите за вътрешния трафик.

Във Виена при поемането на задължението България да построи ж. п. линия Цариброд—София—Вакарел, нашите делегати пропуснаха да настоят едновременно с нас и Турция да поеме задължението за преко железо-пътно свързване на София, през Кюстендил, за Скопие, за което българското правителство настояваше така упорито преди четворните преговори във Виена.

Когато четворната спогодба се внесе в Народното Събрание за утвърждаване, направи се предложение, четворната спогодба да не се утвърждава, догдето Турция не възприеме задължението за въпросното свързване София—Скопие. Мнозинството не възприе това предложение и утвърди четворната спогодба.

Претекстът, че след поемането на задължението да се построи линията Цариброд—София—Вакарел бюджетът не позволявам натоварване с нови задължения, не е оправдание. Напротив, налагаше се да се прояви тук народната воля против четворната спогодба, за да се докаже, че когато ни се даде свръзката София—Скопие по-лесно ще намерим средства за двете линии, защото Цариброд—София—Вакарел е транзитна линия, а ж. п. линия София—Скопие ни свързваше преко с Македония и имаше особено голямо стопанско значение за нас, тъй като ни свързваше с голямото средиземноморско пристанище Солун — и от тук с широкия свят, а така също и с Адриатическо море

2. Домогванията на Гинсбург и Поляков[1]) за концесия на ж. п. линия Свищов—Плевен—Орхание—София—Кюстендил

Българското правителство не беше се още занимавало с задълженията, наложени на България от Берлинския договор, когато, на 24. 6. 1879 г., на княз Александър I, при слизането му във Варна, се представиха пълномощниците Утин и Черни на руската фирма Гинсбург и Поляков, която бе построила, през време на руско-турската война, ж. п. линия Александрия—Зимнич, и поискаха да им се даде концесия за постройката и експлоатацията на железницата Свищов—Плевен—Орхание—София—Кюстендил. Те бяха снабдени с препоръчителни писма от видни руски общественици и военни лица. Князът ги прие и им обеща подръжка, като ги посъветва да се отнесат до Министерството. Те се представиха на Министър-председателя Т. Бурмов, който ги прие и изслуша. Той намери предложението им за навременно и им обеща да го внесе в Народното Събрание, след изборите. Пълномощниците на Гинсбург и Поляков не останали доволни. Отнесли се до руския дипломатически агент Давидов, но и той не им указал подръжка, понеже нямал заповед от своето министерство. Затова, когато Утин, един от пълномощниците, се оплакал на Давидова, че в. „Витоша“ писал против него, той му казал: „Ако не искате да пишат против Вас, не се бъркайте във вътрешните работи на страната“.

---

[1]) Една финансова група, която не избираше средствата, за да извлече макар и незаконна печалба.

Изборите дадоха мнозинство на либералите. Народното Събрание бе свикано на 2 ноември 1879 г. Министерството Т. Бурмов остана в малцинство. След някой ден и Народното Събрание бе разтурено. Предложението на Гинсбург и Поляков остана неразгледано. Следната, 1880 г., при Министерството Драган Цанков, се заговори пак за предложението на Гинсбург и Поляков. Този път, руският дипломатически агент Кумани подържаше усърдно това предложение като даваше да се разбере, че това е желанието и на Русия и че въпросната линия ще улесни съобщенията между освободени и освободители. Освен това. тя щяла да бъде противовес на проникването и политическото влияние, което се благоприятствувало от наложената на България ж. п. линия Цариброд - София—Вакарел. Петко Каравелов, който беше по това време в Петерсбург[1]), като финансов министър по отсичането на български монети, запитал в Руското Външно Министерство, дали е истина, че Русия настоява да се даде концесия на Гинсбург и Поляков за постройката и експлоатацията на железницата Свищов—Плевен—Орхание—София—Кюстендил. Отговорили му, че руското правителство не се интересува от тѣзи концесия. При все това, правителството Др. Цанков внесе предложението на Гинсбург и Поляков в Народното Събрание, но то го отхвърли и опълномощи правителството да направи изучване на предметната линия и на други ж. п. линии.

На 27 април 1881 г. князът свали либералното правителство. Състави се Министерство от консерватори, начело с военния министър Казимир Ернрот. Това Министерство имаше определена цел: да произведе избори за Велико Народно Събрание, което да се произнесе по исканите от княза пълномощия. Затова то не се занима с предложението на Гинсбург и Поляков.

Агитациите в тази бурна епоха бяха много оживени. Тогава излезе и прочутото писмо на Др. Цанкова. На всеки случай, либералите едва успяха да спечелят избора в Търново, гдето бяха избрани Др. Цанков, П. Каравелов, П. Р. Славейков и М. Сарафов.

Второто Велико Народно Събрание, което бе свикано на 1. 7. 1881 год. в Свищов, гласува исканите от княза пълномощия, с което бе суспендирана Конституцията. Още същия ден Великото Народно Събрание, което продължило всичко на всичко един час, бе закрито.

Дойде на власт Министерството на полковник Арнолд фон Ремлинген, с консерваторите. Гинсбург и Поляков помислиха, че почвата е благоприятна за тяхната цел. Тяхният нов пълномощник, генерал Струве, който имаше безусловната подръжка на руския дипломатически агент Хитрово, се появи в България. По негово настояване, на 30. 7. 1881 г., в Двореца се свика Министерски Съвет, под председателството на княза. На този съвет присътствуваха министрите полковник А. ф. Ремлинген, К. Иречек, Железкович, Д-р Г. Вълкович, Хитрово, генерал Струве и Директорът на Общ. Сгради инженер Копиткин. В този Съвет генерал Струве поиска да се възложи върху представляваната от него фирма Гинсбург и Поляков концесията за постройката и експлоатацията на ж. п. линия Дунав—Плевен—Орхание—София—Кюстендил, а що се отнася до изплащането на работите, тази фирма се наема да даде на България необходимия заем. Министерският Съвет бе наклонен да се приеме предложението на генерал Струве, обаче министрите Вълкович и Железкович, въз основа на прокламацията на княза от 1 юли 1881 г., заявиха, че без решение на Народното Събрание не може да се разходват суми, та не се взе решение за отдаването концесията на Гинсбург и Поляков. Генерал Струве поиска да му се възложи изучването на линията. По същите причини, отказа му се и това. Впоследствие, все пак, Минстерският Съвет реши да повери на генерал Струве изучването на предметната ж. п. линия, при условие, че няма да струва повече от 300,000 лева и ако търгът не остане върху него, ще му се брои тази сума било от правителството, било от предприемача, върху когото остане търгът.

---

[1]) Ленинград.

Същевременно Министерският Съвет обяви, че и други предприемачи могат да правят изучвания на предметната ж. п. линия и да вземат участие в търга за постройката ѝ.

Щом се узна, че ще се строи линия София—Дунава, българският капиталист Ив. Хаджиенов, в съдружие с Гийу — френски инжинер, строител на железници в Ромъния, поискали да им се разреши да направят и те изучвания за постройката на тази ж. п. линия. Предложението на Хаджиенова и Гийу предвиждаше железницата да мине през Искърския пролом до Мездра—Роман, с малки наклони, а предложението на Струве — да мине през Араба-Конак за Орхание, с голями качвания и слизания. Това даде предимство на предложението на Хаджиенов и Гийу.

Руският дипломатически агент Хитрово настояваше да се построи линията София—Русе преди връзката на София с Виена, като даваше да се разбере, че това е желанието на руското правителство. За да се тури край на тази настойчивост, българското правителство поиска от Хитрово да му даде доказателство, че той изразява искането на Русия и че, ако това е така, руското правлтелство ще финансира постройката на линията или ще гарантира пред някои банки да отпуснат на България нуждният заем за постройката на линията. Хитрово отиде в Петерсбург, но не намери очакваното одобрение. Канцлурът Гирс му казал, че най-напред трябва да се изпълни международното задължение за ж. п. линия Цариброд — София — Вакарел, за да добие България доверие пред европейските сили, а после могло да се мисли и за други железници. Също и Министрът на Финансите му казал, че Русия не дава голямо значение на тази линия и отказал да гарантира за исканата сума за постройката ѝ. Така пропаднаха и настояванията на Хитрово, които се подкрепваха само от някои висши офицери и от известни спекуланти. При все това, тия настоявания се проявиха и по-после, при управлението на генералите Соболев и Каулбарс. При тяхното управление настойчивостта бе особено голяма. Генерал Соболев основа в. „Балкан“, издаван на държавни средства с добри възнаграждения за сътрудниците. Официален редактор бе Илия Георгов. Поканени бяха за сътрудници и много либерали. Те, не бяха съблазнени от хонорара, а от идеята за едно сближение с Русия посредством Соболева. Впрочем отначало вестникът се постави на едно възвишено становище, земайки за девиз славянската солидарност. Апостол на тази идея бе Илия Георгов, току-що завършил науките си в Чехия. Соболев, обаче, не забравяше своята непосредствена и постоянна грижа — железниците. Така, след редица косвени намеци в. „Балкан“ мина подир некое време към явна защита на железопътния план на генералите. В ред статии той развиваше известнии проект на Соболева за постройката на линията София — Русчук. Вестникът предлагаше да се даде концесията на едно руско-българско дружество от предприемачи[1]. Този въпрос най-сетне се приключи окончателно със закона от 15. 2. 1883 г. за постройката на ж. п. линия Кюстендил—София—Свищов, според който изучаването трябваше да извърши правителството, а постройката да се отдаде на предприемач чрез търг, произведен при заседаването на Народното Събрание. Вместо Русе, постави се Свищов, за да не се уголемяват исканията на английското дружество при откупуването на ж. п. линия Русе — Варна, за което се настояваше все-повече от страна на английското правителство. С изучаването на линията Свищов—София—Кюстендил бе натоварен Мннистрът на О. С. княз Михаил Хилков.

Тук не е мястото да разглеждаме подробно задкулисните игри и интриги на едрите чужди и наши капиталисти да извлекат възможните свърхоблаги още в зародиша на големите строежи у нас, за сметка на скромните средства на бедното българско съкровище, макар че Законът за публичните търгове от 18. 12. 1882 г. предвиждаше, в чл. 63 и следующите, „наказания — затвор и глоба — за конкурентите, доставчиците и предприемачите“, които се спогаждат за по-висока цена. За щастие, финансовите акули не успяха в своите домогвания. Освен това, скоро големите строежи у нас минаха в ръцете на бъргарски дружества и всякакви съмнителни комбинации във вреда на нашето железнично дяло станаха невъзможни. Затова нашите ж. п. линии се построиха най-евтино от всички линии на Балканския Полуостров — $48^{0}/_{0}$ по-евтини от сръбските, $62^{0}/_{0}$ — от ромънските и $64^{0}/_{0}$ — от турските.

3. Борбата в Източна Румелия за освобождаването на областта от експлоатацията на „Дружеството на източните железници“.

Когато в Българското Княжество се водеше борба против наложените на България задължения от Берлинския договор и домогванията на Гинсбург и Поляков, в Източна Румелия бе сложен на разглеждане въпросът за освобождаването на областта от несъобразната с нейните интереси експлоатация на ж. п. линии от „Дружеството на източните железници“.

При създаването на автономната област, мислеше се, че тя ще остане турска област и затовя бяха оставени и железниците в нея да се управляват от Дирекцията им в Цариград, според интересите на Турция и на общата турска ж. п. мрежа. Това не стана така в действителност, благодарение на будното българско население в нея и на руските временни власти. Източна Румелия стана една съвършенно българска област, с 32 народни представители, от които 28 бяха българи. Младите български държавници се заловиха усърдно да създатат от автономната област не само политически, но и стопански напълно независима държава. В тези тяхни намерения, те почувствуваха, че заедно с другите отрасли трябваше да наложат, щото железниците да се експлоатират съобразно нуждите на областта и да си създадат чрез тях свой собствен излаз на морето. Понеже „Дружеството на източните железници" отказа да приеме тяхното предложение, те се заловиха да построят една ж. п. линия от Пловдив, през Чирпан — Ст. Загора — Нова Загора, до Бургас. Тази ж. п. линия бе проучена от френския инженер Декюб, но постройката и не можа да стане по него време, поради Съединението.

---

[1] В. „Балкан“ от 6 април 1883 г.

4. Узаконяване държавната собственост на железниците в България

През лятото на 1883 г. княз Александър се отказа от пълномощията си и възстанови Конституцията. Състави се коалиционно правителство Др. Цанков и Гр. Д. Начович. Руските генерали Соболев и Каулбарс си отидоха. През пролетта на 1884 г. се произведоха избори и се свика веднага IV О. Н. С. на извънредна сесия в Търново. Тук доби болшинство П. Каравелов, който състави правителство из средата на либералите.

П. Каравелов знаеше, че въз основа на четворната спогодба предстои да се започне строежът на ж. п. линия Цариброд—София—Вакарел, затова помисли да създаде Закон за железните пътища. Проект за този закон бе внесен в есенната редовна сесия на IV О. Н. С., която трая от 15. X. 1884 г. до 1. II. 1885 г[1])

Смятам че е от значение да проследим по-обстойно разискванията по този важен за страната ни закон.

Първото четене стана в заседанието на 5. 12. 1884 г. Ето и мотивите на този закон за железните пътища: „Главните начала, предлагани от проекта, са основани на принципа, че железните пътища на Княжеството трябва да съставят държавна собственост и че никакви частни компании не могат за своя сметка да строят или експлоатират железните пътища из Княжеството по концесия. На такива заключения е дошло правителството, вследствие изучаването пагубните примери, както вън от границите, така и в самото Княжество. Построяване железните пътища от частно лице или дружество е всякога спекулативно предприятие, с което предприемачите се стараят да вложат един известен капитал в най-изгодни условия; при това, главната роля играят печалбите на предприемачите — нещо, което в повечето случаи бива в ущърб на държавата и без съществена полза за тия местности, по които се простират железните пътища. Съвсем друго е, когато пътищата се строят със средства на държавата и когато се експлоатират от нея: тогава частните печалби играят второстепенна роля, държавата се удовлетворява вече, когато линията ней принася ущърб и даже се помирява с незначителни ежегодни загуби, стига пътът да способствува на местното развитие на страната и да доставя на населението удобствата, от които се нуждае цивилизованата държава".

---

[1]) Аз бях стенограф през всиското това време. Бях ученик от VII кл. на Софийската класическа мъжка гимназия и стенограф от втория випуск на А. Безеншек. Работех от 4 до 8 ч. след обяд. Присъствувах на всичките разисквания по законопроекта за железниците.

„Този възглед е толкова прост, щото няма нужда от аргументации или особени доказателства".

Опозиционните депутати говориха против законопроекта.1) Каравелов отговори на всички като добави: „Има един авторитет, Чупров, който доказва, че при всичките железници, направени с концесия 54$^0/_0$ от средствата са крадени и 46$^0/_0$ са отишли действително за построяването; тъй щото има разни мнения по този въпрос. Ние знаем руските, ромънските (железници). Знаем и другите държави, какво са патили от концесионерите".

Най-после взема думата Атанас Узунов, нашият учител и наставник от Александровския ученически пансион, същият, който бе сподвижник на Левски. Той разясни, че III О. Н. С. е трябвало да внимава, когато е приело австрийското предложение за свързване по ж. п. линия Цариброд—София—Вакарел, на Виена с Цариград и е удобрило четворната спогодба. „Ние държим за свързването през Кюстендил, което ни свързва със Солун, град, към който ние трябва да се стремим с всичките си сили". Споменава за авантюристите: Бержие със спиртната фабрика, с когото не може да се излезе на глава; друг един воденичар купил един декар място и построява воденица. „Правителство, градски съвет, цяла София се повдига, но неговата воденица не може да се измести с един аршин и до сегашната минута. Когато един авантюрист се загнезди, не можеш нищо да му направиш, поради капитулациите"... Той добави: „Германия, Русия и Франция са си патили от концесионни дружества, и заключава; „Догдето имаме туй Народно Събрание и догдето имаме туй честно правителство, в България не може да има място за авантюристи, не може да има място за концесионери".

Законопроектът се прие на първо и второ четене. На 31. 1. 1885 г. той се прие и на трето четене и стана закон.

Текстът на този важен закон, който запази строежа и експлоатацията на ж. п. линии в България в ръцете на държавата е:

1. Железните пътища в Българското Княжество се построяват с разрешението и одобрението на Народното Събрание, което определя и начина на построяването им.

---

1) Не мога да си обясня, защо консерваторите и цанковистите бяха така упорито против този закон и защищаваха концесионното начало, когато, за да турят край на исканата от Гинсбург и Поляков концесия за ж. п. линия Свищов—Плевен—Орхание—София—Кюстендил гласуваха закона от 15. 2. 1883 г., внесен от Министра на финансите Гр. Д. Начович. Необяснимо противоречие.

2. Народното събрание отваря нуждния кредит за изучаването и постройката на железните пътища.

3. Народното събрание одобрява статиите на бюджета, от които ще се взима нуждния за постройката кредит и разрешава в случаи на нужда сключването на заем·

4. Народното събрание одобрява условията на заема.

5. Железните пътища в Княжеството са собственост на държавата. (к. н.)

6. Железните пътища в Княжеството се експлоатират от правителството, за сметка на държавата.

7. Никакви частни дружества или лица, нямат право да построяват за своя сметка железопътни линии в Княжеството или да експлоатира такива за своя сметка. (к. н.)

8. Железните пътища ще се построяват: 1) или от общ предприемач (оптовой, отрядчик) или 2) от предприемачи на малки участъци и 3) в особени случай, със съдействието на войската. Но във всякой случай с предварително разрешение на Народното събрание.

9. До изработването в Княжеството специални правила по техническата част, за ръководството се одобряват железопътните правила, приети във Франция.

10. Всичките железни пътища се управляват от Министъра на финансиите, под ведомството на когото се намира и управлението на обществените сгради.

11. При управлението на обществените сгради ще има особено железопътно отделение, щатът на което ще се изменява според нуждата за постройката на новите линий, или за експлоатацията на на съществуващите.

12. Народното събрание изработва особен закон за всяка нова железопътна линия.

5. Запазване на голямото строителство в български ръце.

П. Каравелов не се задоволи само с гласуването на закона за железните пътища. Той внесе в същото Нар. Събрание законопроект за произвеждане търга за постройката на ж. п. линия Цариброд—София—Вакарел и, при произвеждането му насърдчи българските предприемачи да се сдружат и вземат участие в него.

И действително, в деня на търга, когато предприятието остана върху една френска компания, П. Каравелов посъветва Б. Н. банка да даде залог на образуваното от Ив. Грозев българско дружество за постройката на ж. п. линия Цариброд—София—Вакарел за участието му в търга. За гарантиране на залога пред Б. н. банка, участниците на дружеството са ѝ предали просто крепостните актове на свойте недвижими имоти, без никаква формална ипотека, която се е извършила по-късно. Дружеството на Ив. Грозев и С-ие намалило цената с още 5% и предприятието остава върху българското дружество. По този начин се отби още в самото начало домогването на чуждите дружества да обсебят голямото строителство в страната ни, което до края на 1918 г. остана в български ръце.

6. Откупване на железопътната линия Русе – Варна

Другото тежко задължение по Берлинският договор бе задължението към Английското дружество да се откупи ж. п. линия Русе—Варна, дълга 223 километра с концесионен срок 99 години и с лихва $7^{0}/_{0}$ върху номиналния капитал на дружеството 2,000,0000 английски лири = 140,000 анълийски лири годишно. Две години след откриването на линията в експлоатация, в 1869 г., договорните отношения между турското правителство и дружеството се влошиха, но то успява чрез корупция да прехвърли железницата върху турската държава, заограмната сума два милиона английски лири. Отношенията между двете страни се влошават още повече, когато в 1874 г., Турция престава да плаща гарантираната лихва от 140,000 английски лири годишно и дружеството напуска експлоатацията. В Берлинският договор всички тези забъркани отношения и поети от Турция задължения се прехвърлиха върху слабите плещи на Княжество България. Великите Сили са намерили, че току-що освободена малка България ще може да се издължи по-добре, отколкото голямата Турска империя.

За наложените на Княжеството задължения по Русе—Варненската линия бе напомнено още на първото българско правителство. Подкрепено от английското правителство, дружеството настояваше за най-точно и пълно изпълнение на поетите от турското правителство задължения: изплащане на годишните гарантирани лихви, в резмер $7^{0}/_{0}$ от капитала — два милиона английски лири. Тези искания са били извън възможностите на една бедна държава, годишният бюджет на която се равняваше едва на половината от рекламираната сума. Преговори са се водили и прекъсвали в продължение на няколко години. В наставленията си до българските делегати в Лондон, Министърът на общ. сгради Т. Икономов им съобщава, че българското правителство поискало от Великите сили да определят задълженията на България по Берлинският договор в тяхната съвокупност, бидейки уверено, че „Европа не ще позволи да бъдем принудени да продадем парцалите си заради компанията"1). Преговорите са били приключени в края на 1885 г., когато е бил подписан договорът за откупване на линията, за обща сума 45,500.000 лева златни, които обхващаха всички обезщетения за неизплатените гарантирани приходи след 1874 г., когато експлоатацията е била поета от „Дружеството на източните железници". Договорът е бил одобрен през 1886 г., в юнската извънредна сесия на Народното Събрание, след като е било признато, че съдбините на България през тези критически времена, са зависели не малко от добрите ѝ отношения с

---

1) Много надежди са възлагали нашите държавници на „Европа", която в същност никога не се е свенила да използува слабите и бедни държави.

Англия. Трябва да се има пред вид, че по-късно през, — 1897 г., — при уреждането на румелийскиframework дълг към Турция, част от дължимите и неизплатени лихви — 10,775,000 лева зл., за времето от 1875 г. до ратификацията на Берлинския договор, е била прихваната от вземантята на Турция. Вследствие на това прихващане откупната цена на ж. п. линии Русе—Варна, 52,807,500 лева зл., в която се включват и ливхите за времето до 1 автуст 1888., когато държавата е заела линията, е намалена на 42,032,000 лева зл. Тази сума, за 223 клм., ни дава кръгло по 190,000 лева зл. за един километър. За една така слабо построена линия и без особено голями съоръжения тази цена е много голяма, около 2 $^1/_2$ пъти повече, отколкото струваше в действителност. Повдигна се голям повик против правителството[1]). което се принуди да издаде „зелената книга“, в която изложи подробно ходът на преговорите, от самото им начало до привършването им. Исторически установен факт е, че Англия никога не е давала подкрепата си някому безвъзмездно. Например, през руско-турската война тя спря русите пред Цариград, но срещу тази подкрепа взе остров-Кипър, който сега е най силната ѝ база—крепост в Източното Средиземно море[2]). При откупването на линията Русе—Варна останала ни е утехата, че Румъния е заплатила по 240,000 лева зл. за един киломертър от железницата Черна-вода — Кюстенджа.

При все че откупената цена на ж. п. линия Русе—Варна е била висока, българското правителство постъпи разумно, защото отърва снагата на България от един кърлеж, които се впиваше, все по-дълбоко и по-дълбоко в нея.

И така, България през периода от 1879 г. до 1887 г„ по отношение на своите железопътни съобщения, успя да се отърси от наложените ѝ тежки задължения с Берлинският договор, да затвърди с закона от 31. I. 1885 г. държавната собственост на железопътните си линии и по-сетне, да създаде една железопътна мрежа, която е гордост за първите управници на младата ни държава и за нейните технически сили. Всичко това е голям актив за българските държавници от началната епоха след освобождението на България.

7. Узаконяване на железопътната мрежа на България.

Петко Каравелов, освен важната си законодателна дейност, не изпускаше случая да посочва бъдещата дейност на правителствата в България. Така той използува една интерпелация по железниците, отправена към него на 31 октомври 1880 г., от В. Радославов и определи в едри черти бъдещата наша железопътна мрежа така:

---

[1]) Причината за този повик, главно срещу Каравелова, беше, че той по-рано бе назначил комисия да оцени тази линия. В комисията тогава влизаше и инженер Н. Пашич, който след Зайчарския бунт беше политически емигрант в България. Комисията оцени линията, заедно с подвижния материал на 18,575,000 лева зл. Затова противнивниците на Каравелова го обвиниха едва ли не, че е подкупен от английската компания. Това стана причина да се издаде и „Зелената Книга“.

[2]) Не напраздно нашият велик поет Иван Вазов изтъкна, че „нейният идол, от край и до днес, носи страшното име хладний интерес“.

„Трябва да се направи цяла мрежа от всичките линии в цяла България, ако и да не се решава сега, коя линия трябва да се направи по-напред и коя по-късно. Освен това както ще стане железничната мрежа доволно скъпа за страната ни, тя трябва да удовлетвори всичките части на България. Правителството мисли да изучи и начертае мрежата. Преди всичко мисля, че за нашата страна ще бъде полезно, ако съединим нашата столцца с железници които ще отиват към Дунава. София е играла всякога голяма рол в българската история и е много важен пункт на Балканския Полуостров — старият Средец — тъй щото можем да кажем, че освен София и Едрене, няма ни един пункт в целия Балкански Полуостров по-сгоден да стане център на железниците. . . Затова, ако се съедини София с Дунава трябва да се съедини така, щото да се съединят западните части на България с източните. Приблизително направлението на железниците ще бъде: Русчук—Търново—Севлиево до София през Орханийския Балкан, или през друго някое място, което ще покажат техническите условия за по-сгодно, и също пак да се свържат западните части на България — именно Видин със София. Освен това, трябва да се мисли, че София ще се съедини с Цариград от тука, и после пак от тука за Солун. Следователно, Железницата ще върви до Кюстендил, ще върви една линия от Търново за Ени-Загра. Това е горе-долу мрежата, която мисли правителството",

Така, че още в самото зараждане на българската държава, П. Каравелов посочи с рядка проницателност схемата на нашата ж. п. мрежа, като подчерта и особено важното географическо положение на столицата ни, като средище, от което ще излизат ж. п. съобщения в различните посоки — на север, на изток, на юг, на запад и на юго-запад, в направлението Кюстендил—Скопие—Солун. Нашата сегашна мрежа отговаря, в главните си линии, на посочените в едри черти мрежа от П. Каравелова.

Узаконяването на железопътната мрежа започна със специалният закон от 1885 г. за направата на железопътната линия между сръбската граница и Румелийската граница, в който подробно се определят средствата за построяването ѝ, както и техническите условия.

По-нататък узаконяването да ж. п. линии почва със закона от 21. I. 1889 г., който постановява постройката на железните пътища: Ямбол—Бургас, Каспичан—Шумен, Търново—Севлиево—Ловеч—Плевен—София, Ямбол—Сливен и пристанищата Варна и Бургас.

След това се създаде „Закон за проектирането на железопътната мрежа в България", от 1895 г. В него се узаконява междурелсието на нормалните линии 1435 мм., максимален наклон 25$^0/_0$, минимален радиус 240 метра в най-мъчните места. За второстепенните линии се предвижда междурелсие от 750 до 800 мм., наклон до 35$^0/_0$, радиус до 50 м.

В чл, 4 на закона се постановява: „За първостепенни линии се считат:

I. Централната линия, която почва от станция Роман1) и през Плевен и селата Пордим, Павликени, Поликраище, Козаревец, Стражица, Тюлбелер, Сеид, Аязляр2), Алваново и Чаталар свършва до станцията Шумен;

II. Линията, която се отделя от централната при Поликраище3) и се свързва в Русе с Русе-Варненската линия;

III. Линията която почва от същата станция Поликраище, минава през Балкана и се свързва с Южно-българските железници;

IV. Линията Нова-Загора през Стара-Загора, Чирпан до Пловдив или Сарамбей;

V. Линията която води от Перник до Турската граница и се свързва с железниците на Европейска Турция.

чл. 5. За второстепенни линии се определят:

I. Клонът от една точка на централната линия до Ловеч и също такъв клон през Севлиево за Габрово;

II. Клонът от Сливен до една точка на железопътната линия Ямбол — Бургас;

III. Линията която почва от станцията Мездра в Искарската долина и води през Враца за Видин;

IV. Клонът от една станция на централната линия до Ески-Джумая и Осман-Пазар;4)

V. Клонът Пловдив-Карлово;

VI. Линията, която се отделя между станциите Цаталар и Шумен на централната линия и се свързва с една точка на Ямбол-Бургаската линия;

Този закон бе изменен с „Закона за разширение мрежата на Българските Държавни Железници от 1897 г. Предвиждат се следните ж. п. линии:

а) Сливен — до една точка на презбалканската линия;
б) Свищов — Турски Карагач (Левски);
в) Клон от една точка на Русе-Варненската линия за Силистра;
г) Клон от една точка на Русе-Варненската линия за Добрич;
д) Клон от една точка на линията Мездра-Лом за Берковица;
е) Клон — Тутракан до една точка на съществуващите линии;
ж) Клон — Самоков до една точка на съществуващите линии;
з) Клон — Никопол до най-близката точка на централната линия;
и) Клон — Оряхово до най-близката точка на централната линия.

Според чл. 4 на тоя закон широчината на второстепенните линии ще се определи от правителството. Съветите на чужденците техници бяха да се построят теснолинейни 76 см. или 1-метрови ж. п. линии, както това било в Босна, Херцеговина и другаде. Българските инженери и архитекти поискаха да се проучи основно този

---

1) Линията София—Роман беше отдадена на търг съгласно закона от 21. I. 1889 година.

2. Това са старите турски имена. които днес са заме́нени с български

3) При строежа на линиите вместо Поликрайще се взе за отправна точка от Централната линия станцията Горна-Оряховица.

4) При строежа на централната линия, то мина през Ески-Джумая, вместо през Алваново.

въпрос. Затова правителството изпрати в Мюнхен (Бавария) Инженер Ст. Бояджиев, да проучи въпроса за широчината на второстепенните линии. Благодарение на неговия обстоен доклад, който се подкрепи единодушно от цялата колегия, правителството възприе за второстепенните ж. п. линии същото междурелсие, както и при главните, първостепенни лини — 1435 мм. По този начин теснопътните линии у нас се сведоха до минимум. За сега такива има от долината на р. Марица до долината на р. Места — ж. п. линии с междурелсие 760 мм., от Сараньово през Лъджене до Якоруда и Белица. Тя ще бъде продължена до Неврокоп и ще трябва да се съедини също с нормалната линия по долината на р. Струма, при станция Симитлий (Изворите). С 760 мм. междурелсие е и ж. п. линия Червен-Бряг—Бяла Слатина — Оряхово.

Узаконяването на българската държавна ж. п. мрежа, което започва с посочените по-горе, не завършва до тук След един период от близо 30 години, гласува се нов *„Закон за разширение на железопътната мрежа и на пристанищата“*, 1925 г.

Този закон постановява:

а) Да се завършат ж. п. линии в постройка:

С нормална широчина на пътя:

1) Раковски—Хасково—Мастанли; 2) Радомир—Горна-Джумия—Симитлий; 3) Ямбол—Казъл-Агач (Елхово); 4) Левски—Ловеч; 5) Дъбово—Сливен; 6) Пловдив—Карлово, с клон до Хисаря; 7) Горна-Оряховица—Елена; 8) Софийската околовръстна; 9) Кричим—Пещера; 10) София—Камарци—Пирдоп; 11) Пловдив—Панагюрище.

С тесен път от 0·76 метра:

12) Татар-Пазарджик—Лъджене—Неврокоп; 13) Бяла-Слатина—Оряхово; 14) Преслав—Върбица; 15) Червен—Бряг—Луковит—Тетевен; 16) Бургас—Анхиало.

б) Да се изучат и построят ж. п. линии постепенно и според привършването на изброените в буква а):

С нормална широчина на пътя;

17) Симитли— Петрич; 18) ст. Раковски—Михайлово; 19) Шумен—Смядово—Карнобат; 20) Долно-Камарци—Орхание—Ябланица—Севлиево—Търново—Осман-Пазар—Ески-Джумая 21) Орхание—Мездра; 22) Левски—Тръмбеш; 23) Костенец-Баня—Самоков—Дупница—Бобовдол; 24) Асеновград—Чепеларе—Пашмакли; 25) Попово—Разград—Кеменлер; 26) Батановци—Брезник—Трън; 27) Бойчиновци—Гложене—Козлодуй; 28) Видин—Кула; 29) Пирдоп—Карлово—Казанлък; 30) Зимница—Котел; 31) Сомовит—Никопол; 32) Плевен—Ловеч; 33) Ловеч—Троян; 34) Кърджали—Ортакьой; 35) Дреновец—Чифлик—Станкьовци; 36) Долен-Чифлик—Старо Оряхово; 37) Златен-Дол—Тополовград—Елхово — Бургас.

С тесен път от 0·76 м.

38) Анхиало — Месемврия; 39) Малко-Търново — Василико; 40) Мехомия—Симитли.

в) Да се изучат и извършат необходимите работи по разширението на Черноморските и Дунавските пристанища и построят малки пристанни съоръжения и скели в Анхиало, Месемврия, Василико, Ахтопол, и пр. покрай Черномбрския бряг и в Оряхово, Никопол, Createлъв, Новосело, Козлодуй и пр. по Дунавския бряг.

В този закон има предвидени линии, които влошават мрежата, а някои са и невъзможни. За този закон може да се каже, че е гледал да задоволи желанията на всичките народни представители на разните населени места.

След 1925 годана моторните коли почнаха да конкурират железниците, така щото повечето от предвидените в закона ж. п. линии могат да се заместят с автобусни рейсове. Изобщо не бива да се строят клонове, които влошават трафика на ж. п. линии.

Най-последен е „Законът за разширение на железопътната мрежа и пристанищата", от 1933 год.

Този закон приповтаря мрежата и пристанищата, предвидени в закона от 1925 г. и уместно предвижда ж. п. линия Бургас—Анхияло да бъде нормална и допълва мрежата с линията София—Самоков. Така щото с него се приключва разширениато на ж. п. мрежа в България.

При строенето, мисля, някои линии ще отпаднат, и от проектираните линии ще се построяват тези, които ще могат с приходите си да покриват лихвите на вложения в тях капитал. По този начин нашата ж. п. мрежа ще се построи така, както нуждите на страната я наложат за напредъка на нашето стопанство, индустрията и защитата на държавата.

8. Постройка на ж. п. линии в България.

В следващите страници ще проследим строежът на ж. п. линии по хронологически ред, доколкото това е възможно.

Първата ж. п. линия, която българската държава пое да експлоатира, е Русе—Варненската, станала наша собственост на 10. 8. 1888 год., за която се създаде в Русе първата Инспекция за нейното експлоатиране.

Едновременно с нейното поемане от българската държава, завършена бе и ж. п. линия Сръбската граница — Цариброд — София — Вакарел, за която се създаде в София Инспекция за експлоатирането ѝ.

Построяването на ж. п. линии може да се подраздели на три периода: Първият период обхваща времето от 1885 г. до 1899 година, когато, поради финансовата криза у нас, се преустанови строежът на ж. п. линии. Настъпи една почивка от 5 години. Вторият период почва от 1904 г. и трае до свършването на ж. п. линия Мездра — Враца — Видин, с клонове Брусарци—Ком и Бойчиновци—Берковица. Третият период почва с постройката на ж. п. линия Синдел—Долен-чифлик, 1921 г., и продължава до сега.

А. Нормални ж. п. линии. Построяването на ж. п. линии се извърши по следния хронологически ред:

1) Постройката на ж. п. линия Сръбската граница — Цариброд — София — Вакарел. В първата редовна сесия на IV О. Н. С., веднага след закона за железните пътища, се гласува „Закона за направа на ж. п. линия Границата —

Цариброд — София — Вакарел". В съгласие с този закон и неговите постановления е построена първата наща железница след освобождението ни. Тя е построена с чисто български средства, български труд и от българско строително дружество — Главно предприятие, което използува познанията и труда на български инженери. Постройката на тази линия, която свързва Западна Европа с Цариград, издигна високо българската предриемчивост.

Българското строително дружество Ив. Грозев и Сие, което предприе постройката на линията Цариброд — София — Вакарел, дълга 114 километра, завърши строителните работи в срок. На 7. 6. 1888 година тази ж. п. линия се отдаде на вътрешна експлоатация, а на 27 юни с. г. тя се откри и за международна експлоатация. Откриването на тази линия бе всенародно тържество и голяма гордост за народа ни. Безспорно е, че посредством тази линия връзките между Балканския Полуостров и Средна Европа станаха по-тесни.

С отделен договор между България, Турция и Дружеството на Източните железници, в българско управление мина и частта Вакарел — Бельово—Сараньово, при наем 1,500 лева зл. на километър за времето от 3. 7. 1888 г. до 1. 3. 1894 г., а след това — по 2,250 лева зл. на километър; така че цялата линия Цариброд — София — Сарамбей (Сараньово) влезе в експллатация от българската държава, при обща дължина 170 километра. Важно съоръжение по тази линия е виадуктът при Побит-камък, който бе железен. България построи каменен виадукт с 8 свода по 15 метра и най-голяма височина 41 м. Той струва на държавата 440,000 лева зл. Откри се на 3 юни 1910 година.

2. **Построяване на ж. п. линия Ямбол — Бургас.** Понататъшният строеж на ж. п. линии започва със закона от 21. I. 1889 г. за железните пътища Ямбол — Бургас, Каспичан — Шумен, Търново — Севлиево — Ловеч — Плевен — София, Ямбол—Сливен и пристанищата Варна и Бургас. Постройката бе предвидена да се извърши или чрез предприятието изцяло (à forfait) или по стопански начин.

Линията Ямбол—Бургас, която щеше да свърже столицата с Черно-море, се почна веднага, защото нейното свършване не биваше да се отлага. Тя се построи по стопански начин и чрез участието на пионерните войски за землените работи и поставянето на релсите. Работите се ръководеха от младите български инженери. Усърдието на населението, което отбиваше пътната си тегоба по тази линия и надпреварването на войските и на младите български техници очудиха нашите управляващи кръгове. Тази линия, първата копка на която стана на 1. 5. 1889 г., бе свършена на следващата година и през май 1890 г. се откри в експлоатация. Линията Ямбол — Бургас, дълга 110 километра, струва на държавата, на 1. 1. 1910 г., 11,580,201 лева златни.

3. **Построяване на централната ж. п. линия на части.** Законът от 1889 г. бе гласуван без предварително изучаване на централната линия. Направените в последствие изучавания показаха, че предвиденото направление удължава значително, прави пре-

воза по-скъп, — значи трасето е неизносно и за самото население, — а също поскъпнява и строежа ѝ, защото трябваше да се преодолеят много природни препятствия. Наложи се да се създаде нов закон за ж. п. мрежа. В 1894 г. се гласува „Закон за проектирането и построяването на железопътната мрежа в България“. В този закон се определи широчината на междурелсието за нормалните линии на 1435 мм., най-голямият наклон $25^0/_{00}$, минималният радиус 240 м. и кои линии са първостепенни и кои второстепенни. Постанови се в него, щото централната линия да мине дрез Ески-Джумая, а не през Алваново, и да следва трасето Шумен—Ески-Джумая—Попово—Горна-Оряховица—Плевен—Роман—София. Тази линия да се извърши само чрез предприятия изцяло (à forfait)

В същия закон се определи, че междурелсието на второстепенните линии, които имат за цел да свържат с главните линии някои по-отдалечени места, може да бъде и по-малко от 1435 мм.

След свършването на ж. п. линия Ямбол—Бургас, правителството пристъпи веднага към построяването на централната линия, на части.

Столицата страдаше от липса на евтино гориво. Затова се реши частта София—Перник да се построи като Ямболската линия — по стопански начин[1]). Строежът на тази линия се започна в началото на март 1893 г. и се завърши, въпреки мъчнотиите на терена, за 8. месеца. Тя е дълга 34 километра, включително и клонът до мината. Линията се откри за експлоатация на 9. 12. 1893 г. Поради бързината на строенето, тя струва доста скъпо. (5,834,420 лева зл.)

На 10. 12. 1893 г. се отдаде на търг най-мъчната част от централната линия: София—Роман, през Искърския пролом, вместо през Араба-Конак, защото наклоните бяха много малки в сравнение с онези през Араба-Конак и линията ставаше по-къса. Въпреки многото тунели и мостове над р. Искър, които представляваха голями мъчнотии, тази линия бе открита за експлоатация на 20. 2. 1897 г. При строежа ѝ много наши млади инженери добиха ценна практика по тунелното дяло и хващането на основите на мостовете, което се извърши чрез кесони (железна стаичка) със сгъстен въздух. Тази линия, дълга 109 клм., струва на държавата 28,116,562 лв. зл.

През 1894 г. се построи по стопански начин ж. п. линия Каспичан—Шумен. Важно съоръжение от тази ж. п. линия е мостът над Теке-дере, дълъг 84 метра. Откри се за експлоатация на 20. 6. 1895 г. Тази линия, дълга 23.900 километра, струва на държавата, 2,603,389 лева зл.

На 25. 10. 1895 г. се отдаде на търг най-дългата част от централната ж. п. линия: частта Роман—Шумен. Нейният строеж продължи до 8. 10. 1899 година. Откри се за експлоатация на два пъти: частта Роман—Плевен на 18. 6. 1899 г., а частта Плевен—Шумен — на 8. 10. 1899 г. Тази линия, дълга 326 километра, срува на държавата 29,298,389 лв. зл. Със завършването на тази част се осъществи отдавна очакваното свързване на столицата с черноморското пристанище Варна.

---

[1]) Аз съм проектирал мостовете по тази линия през зимата 1892/93 г

За превоз на релсите и всички други материали, необходими за линията Роман—Шумен, Главното предприятие построи ж. п. линия Сомовит—Ясен, дълга кръгло 37 километра. След свършването на предприятието, Главното предприятие я предложи на държавата. Понеже страните не можаха да се споразумеят върху цената, тя се определи от една арбитражна комисия, в състав Ив. Д. Гошев, бивш директор на О. С., суперарбитър, инж. Ст. Гешев, от страна на Главното предприятие и инж. Хр. Станишев, назначен от Държавата. Задължителната за страните цена, която се установи от арбитражната комисия, бе 72,948 лева зл., без релсите. С релсите, заменяването на дървения мост със железен и други приспособления, за да бъде редовно експлоатирана, тази линия, дълга кръгло 37 клм., струва на държавата, на 1. 1. 1910 г., 733, 898 лева зл. Тя е една от най-приходоносните от всички ж. п. линии в България.

Железопътната линия Перник—Радомир, с една междинна станция в Батановци за евентуална свръзка с Брезник, се започна в началото на 1896 година, с предприемач, и се откри за експлоатация на 6. 2. 1897 г. Тази линия, дълга 14.400 километра, струва на държавата, на 1. 1. 1910 г., 998,063 лева зл.

За да се улесни износът на брашната от многото воденици (на брой 32), от които 5 с модерни инсталации, в Девня, правителството реши да се построи клона Гебедже-Девня[1]) Долното строение, доставката на трошен камък за баласт и на траверси се извършиха чрез предприемач за 198,000 лева зл.; доставката на релси и поставянето им се извърши от държавата. Откри се за експлоатация на 27. 9. 1898 г. Тази линия, дълга кръгло 8 клм., на 1. 1. 1910 г., струва на държавата 285,152 лева зл.

За окончателно завършване на централната линия, трябваше да се построи и последната част — Радомир—Кюстендил—Турската граница с дължина 89 клм., която се отдаде на предприемач. Тази линия бе предадена за експлоатация на два пъти: частта Радомир—Кюстендил, 54 клм. на 26. 7. 1909 год., частта Кюстендил—Турската граница — на 16. 7. 1910 г. Тази ж. п. линия струва на държавата 12,377,000 лева зл. Със завършването ѝ, голямото ни черноморско пристанище Варна започна да обслужва българските ж. п. станции от българо-турската граница при Деве-Баир, по цялата дължина на българската държава. Това бе една голяма стопанска и държавна придобивка за страната ни.

Железопътната линия Гюешево—Деве-баир бе изучена от нас, а частта Деве-баир—Куманово — от Турция. Правителствата влязоха в допир и, най-сетне, щеше да се осъществи толкова важното свързване със Скопие, а от там и със Солун и Адриатика. Но свързването не можа дори и да започне, поради натегнатата атмосфера на

---

[1]) Тази линия се построи от мене, като технически директор и като съдружник на „А. Казанджиев & Н. Дишков“.

Полуострова непосредствено преди избухването на Балканската война в 1912 г.

4. Постройка на ж. п. линия Русе—Търново през Стара-планина за Южна България. Още преди да се завършат изучаванията за централната линия, между техническите среди се почна размена на мисли върху възможните направления за преминаване от Северна България през Стара-планина за Южна България. Изказаха се някои колеги и в списанието на инженерите и архитектите. Един от нашите компетентни инженери Лукан Хашнов защити блестяще направлението Русе—Търново—Хаин-боаз—Нова-Загора — за свързване с ж. п. линия Лондон—Остенде—Виена—София—Цариград, като връзката стане при Злати-Дол. Почти цялата колегия възприе това трасе, което представляваше и пътя от Средна и Източна Европа към Цариград и Азия. Така че то улесняваше световните търговски сношения от север към юг. Поради това и въз основа на закона от 1895 г. за ж. п. мрежа, правителството разпореди да се изучи въпросното трасе.

На следната 1895 година, изучаванията се привършиха и построяването на тази ж. п. линия бе отдадено на търг на 12. 10. 1896 год., за сумата 14,890,000 лева зл., цена извънредно износна за държавата. При утвърждаването на търга, обаче, изтъкна се трасето Търново—Габрово—Шипка—Казанлък, като по-годно, макар и да бе непроучено. Заговори се и за мината на Де Сер в Тревненския Балкан. Ето защо Н. С. реши: да се отдаде на търг само частта Русе—Търново, а за останалата част да се направят сравнителни проучвания за възможните направления врез Балкана към Южна България.

За ж. п. линия Русе—Търново се обяви търг през 1897 г. и постройката и се отдаде на предприемач за 10,070,000 лева зл. изцяло (а форфе). На 4. 8. 1897 г. се извърши първата копка, а на 8. 10. 1900 г. линията се откри за експлоатация. С една дължина от 130 клм., тя струва на държавата на 1. 1. 1910 г. зл. лева 13,762,073.

С завършването на тая линия се приключи първият строителен период на железопътните линии. През този период се построиха кръгло 962 клм. железници, а като се прибивят към тях и 223 клм. за откупената линия Русе—Варна, цялата държавна мрежа достигна до 1,175 клм., както се вижда от следната таблила:

Железопътна линия	Строежът започнат през	В държавна експлоатация от	Дължина в клм.
Ру[illegible]—Варна	1866 г.	10. 8. 1888 г.	223
Границата—Цариброд—София —Вакаєел	1885 г.	23. 6. 1888 г.	114
Вакарел—Бельово	1887 г.	18. 7. 1888 г.	46
Ямбул—Бургас	1889 г.	14. 5. 1890 г.	110
София—Перник	1893 г.	9. 12. 1883 г.	35

Каспичан—Шумен	1894 г.	20. 7. 1895 г.	23
София—Радомир	1893 г.	20. 2. 1897 г.	109
Роман—Шумен	1895 г.	8. 10. 1889 г.	326
Сомовит—Ясен	1897 г.	1. 9. 1899 г.	37
Перник—Радомир	1896 г.	6. 2. 1897 г.	15
Йовково—Девня	1898 г.	27. 9. 1898 г.	8
Русе—Търново	1897 г.	8. 10. 1990 г.	129
Всичко			1,175

5. Вторият строителен период на ж. п. линии. След привършването на проучванията за преминаване на Балкана се установиха три трасета:

1) Източно, Търново—Елена—Сливен,
2) Централно, Търново—Хаин-боаз—Нова-Затора,
3) Западно, Търново—Габрово—Шипка—Ст.-Загора.

Западното трасе, макар и да се изучи с наклони до $33^0/_0$ и криви с редиус 250 м., излезе твърде скъпо. При това дългият вододелен тунел, около 6,800 метра, се считаше у нас по онова време като мъчно изпълнимо предприятие.

Така щото най-износно оставаше централното трасе Търново—Хаин-боаз—Нова-Загора. То се поддържаше от всички наши видни инженери, можем да кажем, от цялата колегия на строителните инженери.

Докато се обсъждаха тези технически строителни въпроси, настъпилата финансова криза предизвика продължителен застой в строежът на нашите ж. п. линии (цяли пет години). Едва в 1904 г. се заговори отново за постройката на презбалканската ж. п. линия. По същото време концесионерът на мина „Принц Борис“ Де Сер бе поискал от правителството да му се разреши да построй и експлоатира теснопътната (0·76 м.) железница Плачковица—Търново, за да развие експлоатацията на каменовъгления басейн в Тревненския балкан. При съществуващите законоположения за железниците в България (закона за железните пътища от 1885 г.), концесия изобщо не можеше да се даде. Но правителството отдаваше голямо значение на тия каменовъглени залежи и затова реши да построй презбалканската линия по трасето Търново—Тревна—Борущица—Дъбово—Ст.-Загора. Така се дойде до закона от 25. 2. 1904 г., като едновременно парижките финансови среди, заинтересовани в мината на Де Сер отпуснаха $5^0/_0$ стомилионен заем на България. По този именно начин се стигна до положението, щото презбалканската линия да се построи през най-мъчното (подир Шипченското) трасе и да се мине Балкана, вместо на кота 599 при Хаин-боаз, на кота 881, при Борущица с една загубена височина от 282 м., с което линията се удължи значително. При това както казахме по-горе линията Русе—Търново—Хаин боаз—Нова-Загора бе отдадена за 14,890,000 лева, а впоследствие построена само частта Русе—Търново за 10,070,000 лева. Презбалканската линия се отдаде за строеж на две части: Търново—Трявна—Плачковци—Борущица, за 14,644,985 лева и Борущица—Дъбозо—Ст.-Загора, за 11,740,000 лева. Така, че трасето Русе—Търново—Трявна—Борущица—Дъбово—Ст.-Загора възлезе, според както е отдадено на търг на 14,644,985 + 11,740,000 + 10,070,000 = 36,454,985 лв. зл. Като спаднем тази сума 14,890,000 лева зл., за колкото е била отдадена изцяло ж. п. линията Русе—Търново—Хаин-боаз—Н.-Загора ще получим един преразход от 21,564,985 лева зл.

В заключение ще кажем, че една незначителна концесия на Де Сер и липсата на финансови средства стана причина щото Министерският Съвет, въпреки мнението на специалистите, да наложи минаването на Балкана през най-неизгодното трасе, поради което се изразходваха в повече 21,564,985 лева зл.

Както казахме по-горе, линията Търново—Борущица—Ст.-Загора се раздели на две предприятия: Търново—Трявна—Плачковци—Борущица, 72 клм. и Борущица—Дъбово—Ст.-Загора, 56 километра.

Железопътната линия Търново—Трявна—Борущица се отдаде на търг на 23. 7. 1905 г. за 14,644 985 лева зл., а Борущица—Дъбово—Ст.-Загора — на 6. 10. 1096 г., за 11,740,000 лева зл.

Презбалканската линия е една от най-мъчните, а особено двете части, които лежат на самия връх на Балкана. Тия части са: Плачковица—Борущица, дълга 24 клм. и Борущица—Дъбово, дълга 20 клм.

Цялата тази линия със своите извивки за създаване на по-голяма дължина, като възела и осморката е изучена и изработена от българските технически сили и строителни дружества. Тя се откри в експлоатация последователно: Търново—Плачковица, 48 клм., на 17. 7. 1910 г., Плачковица—Борущица, 24 клм., на 1. 9. 1913 г., Борущица - Дъбово, 29 клм., на 14. 2. 1913. г., Дъбово—Ст.-Загора, 36 клм., на 15. 8. 1911 г. Така че тази важна и от стратегическо гледище ж. п. линия влезе в пълна експлоатация на 1. 9. 1913. г.

6. Постройка на ж. п. линия Сарамбей—Нова-Загора и Сливен—Зимница. За повдигане на благосъстоянието на населението в Южна България и за въвеждане на еднакви тарифи в българската държава, правителството влезе в преговори през 1893 г. с Дружеството на Източните железници, с желание да откупи онази част от източните железници, която се намираше в границите на България. Понеже не можа да се постигне споразумение в преговорите, правителството реши да построи предвидената в закона от 1895 г. ж. п. линия Сарамбей (Сараньово)—Нова-Загора дълга 195 клм., за да свърже София с Бургас, като се надяваше, че ще откупи по-лесно малката част Нова-Загора—Ямбол. Проектираната линия се изучи през 1895 г. и се отдаде на предприемач на 29. 10. 1896 година. Предприятието започна работите. Те бяха напреднали толкова много, щото оставаше само да се завършат зданията и горното строене, когато поради настъпилата през 1899 година финансова криза и под натиска на Ландербанк, работите от Сараньово до Чирпан трябваше да се преустановят. Довърши се само частта от Чирпан до Нова-Загора, дълга 80 километра, която, съгласно спогодбата с Дружеството на Източните Железници, от 15. 3. 1899 г., бе дадена под наем на самото Дружество. Тази линия до 1. 1. 1910

г., струва на държавата 7,613,184 лева зл. Откри се за експлоатация на 5. 9. 1900 година. Трябва тук да изтъкнем, че при спогодбата за тази линия българската държава бе унизена, защото бе заставена да се задължи, че в продължение на 25 години не ще строй конкурентни линии на Източните железници.

На основание Закона от 1894 година и допълнението му от 1897 г., правителството реши да се построи по стопански начин ж. п. линия Сливен—Зимница, дълга 25 километра. Голяма част от землените работи се извърши от местното население, което отбиваше пътната си тегоба по тази линия, а изкуствените съоръжения и зданията се извършиха чрез малки предприятия. Откриването и за експлоатация стана на 23. 5. 1907 г. До 1. 1. 1910 г. тази линия струва на държавата 1,100,904 лева зл.

7. Постройката на ж. п. линии Левски—Свищов, Пловдив—Чирпан, Девна—Добрич, Мездра—Враца—Лом, Бойчиновци—Берковица и Брусарци—Александрово—Видин и други. Преди освобождението Свищов бе единствения български град на Дунава, който въртеше оживена търговия. Но след направата на ж. п. линии Русе - Търново и Сомовит—Ясен, този град изостана много назад и западна в икономическо отношение. За неговото съвземане правителството, по силите на Закона за допълнение на ж. п. мрежа в България от 1897 г., реши да се построй ж. п. линия Левски—Свищов[1]), дълга 48 клм. Тя се отдаде на търг изцяло (à forfait) на предприемач за 4,150,000 зл. лв. Договорът се подписа на 4. 7. 1906 г. Веднага се започнаха работите които се завършиха през 1909 г. и на 9. 8. с. г. се предаде за експлоатация.

За да се намали дължината на ж. п. линия София—Бургас с 25 клм., правителството построи по стопански начин изоставената линия Пловдив—Чирпан, дълга 60 клм.; Долното ѝ строение беше почти готово от по-рано. Повторното ѝ започване стана в началото на 1909 г. и на 1. 10. 1910 г. тя се предаде за експлоатация.

Икономическото развитие на Източна България в северната ѝ част наложи на правителството постройката на ж. п. линия Девня—Добрич, дълга 67 клм. Отдаде се на предприемач изцяло на 4. 9. 1906 год, а се предаде за експлоатация на 7. 12. 1910.

Северо-западният край на България се обслужва от Дунава, но зимно време е почти откъснат от централната част на държавата. Затова правителството отдаде на 28.5. 1908 г. на търг постройката на ж. п. линия Мездра—Враца—Видин, с разклонения Бойчиновци—Берковица и Брусарци—Лом, всичко 238 клм.

Работите до лятото на 1912 г. напреднаха много, така щото частта Мездра—Враца—Лом се предаде на експлоатация на 18. 9. 1913 г. Клонът Бойчиновци—Берковица се предаде на експлоатация на 17. 5. 1916 г., а частта Брусарци—Александрово—Видин — едва на 1. 7. 1923 г.

---

[1]) Тази ж. п. линия е построена от мене в съдружие с банка „Гирдап“ в Русе.

8. Постройка на ж. п. линии Царева-ливада — Габрово, Тулово—Казанлък, Волуяк—Банкя и Софийската околовръстна линия. За да се подкрепи тъкаческата индустрия в Габрово, в края на 1907 г. се отдаде на търг ж. п., линията Царева-ливада — Габрово дълга 17 клм. Тя се почна веднага и се предаде на експлоатация на 29. I. 1912 г.

Железопътната линия Тулово—Казанлък, дълга 15 клм., част от ж. п. линия Карлово—Казанлък—Тулово, се построи, за да се свърже гр. Казанлък с Презбалканската линия и по този начин с цялата ж. п. мрежа. Тя се отдаде на експлоатация на 21. XI. 1921 година.

Железопътната линия Волуяк—Банкя, дълга кръгло 11 клм., се построи през 1918 г. и влезе в експлоатация на 5 август 1918 год.

Софийската околовръстна ж. п. линия, дълга 18 клм. се построи в 1915 г. и влезе в експлоатация на 11. IX. 1915 год.

9. Откупване на Източните Железници в границите на България. На 9. IX. 1908 г. служащите по „Източните Железници" обявиха стачка. Движението по линиите Сараньово—Турската граница и Злати-дол—Ямбол се прекрати. Това спиране на движението по тези линии се отрази гибелно върху търговския обмен. Едно поради това, а главно, че не можеше да се търпи чуждоподанни служащи да правят стачки в наша територия, правителството тури ръка[1] на „Източните Железници" в границата на България с обща дължина 310 клм. компански и 46 клм. — линията Бельово—Вакарел, която бе собственост на Турция, всичко 356 клм., за които нашата държава заплати кръгло 42 милиона лева зл., според съглашението, което се сключи между България и Дружеството на Източните Железници на 13/26 юни 1909 г. и Турско-Българския протокол, обнародван в Държавен вестник от 19 януари 1910 г. След войните от 1912 и 1913 г, между старата турско-българска граница на изток от Любимец и новата—на изток от Свиленград в наша територия остана ж. п. линия от 6 клм. дължина, за която България заплати по 185,000 зл. лева за 1 клм. = 1,110,000 лева златни.

При въвеждането на 1. IV. 1929 г. на двойното счетоводство за държавните ни железници се установиха и разликите при откупването на частните железници между откупните цени и тяхните костуеми цени. За тези частни железници България е заплатила такива разлики 34 милиона лева зл., от които за ж. п. линия Русе—Варна, дълга 223 клм., 20 милиона лева, а за Източните Железници, с дължина 362 клм., 14 милиона зл. лева.

През втория строителен период, както се вижда от таблицата на стр. 108, се построиха нови ж. п. линии 1,115 километра и заедно с линиите от първия период — 1,175 клм. в 1921 г. нашата железопътна мрежа възлиза на 2,290 километра нормални ж. п. линии.

---

[1] Така България отплати за унижението, което по-рано й бе нанесло всемогъществото на чуждите капиталисти—кредитори.

Програмата на правителството за третия строителен период. Правителството като имаше пред вид силния подтик, който бързите и сигурни съобщения дават на търговията, индустрията и изобщо на стопанството в страната, още в 1912 г. състави една строителна програма, обемаща кръгло около 1,100 километра нормални ж. п. линии, които да се построят през третия строителен период. До 1939 г. почти цялата тази програма бе изпълнена.

Таблица на построените железници от 1904 до 1920 г.

Железопътна линия	Строежът започнал през год.	В експлоатация от	Дължина в клм.
Търново — Плачковица	1905	17. 7. 1910	48
Плачковица — Борущица	1905	1. 9. 1913	24
Чирпан — Нова-Загора	1896	15. 3. 1899	80
Борущица — Дъбово	1906	14. 2. 1913	20
Дъбово — Стара-Загора	1906	15. 8. 1911	36
Сливен — Зимница	1906	23. 5. 1907	25
Левски — Свищов	1906	9. 8. 1909	48
Пловдив — Чирпан	1909	1. 10. 1910	60
Девня — Оборище — Добрич	1906	1. 12. 1909	67
Радомир — Кюстендил	1906	16. 7. 1909	55
Кюстендил — Гюешево	1906	26. 7. 1910	34
Царева ливада — Габрово	1897	29. 1. 1912	17
Мездра — Враца — Лом	1908	18. 9. 1913	118
Бойчиновци — Берковица	1908	17. 5. 1916	36
Тулово — Казанлък	1921	21. 11. 1921	15
Софийска околовръстна	1914	11. 9. 1015	18
Волуяк — Банкя	1918	5. 8. 1918	11
Брусарци — Александрово — Видин	1908	1. 7. 1923	87
Бельово — Сарамбей — Свиленград — Новата Турско българска граница.	1873	18. 6. 1909	316
Всичко			1,115 клм

В таблицата на стр. 109 ние ще дадем в хронологически ред годината, когато дадена ж. п. линия е била строена, датата на приемането й в експлоатация и дължината й в метри.

През третият период, прочее, който продължава още, до края на 1939 г. са били построени кръгло 760 километра нормални ж. п. линии, които заедно с построените в предшедствуващите два строителни периода ж. п. линии, ни дават общо за трите периода една железопътна мрежа от нормални линии, която възлиза на 1,175 + 1,115 + 760 = 3,050 километра.

Най-важната ж. п. линия построена през третия строителен период е линията Раковски — Хасково — Момчилград, дълга кръгло 100 километра. Тя съединява долините на Марица и на Арда, като минава през труден планински терен. Тя се изучи в 1914 г., със цел да се продължи до Порто-Лагос, което пристанище лежеше в нашата Западна Тракия. След откриването в експлоатация на ж. п. линия Михайлово — Раковски, линията Хасково — Кърджалий — Момчилград представлява продължение на линията Русе—Търново—Борущица—Ст. Загора към Бялото, респ. Средиземното море, от север към юг.

ТАБЛИЦА

Държавна железопътна линия	Построена през год.	Държавно стопанство от год.	Дължината й възлиза на метри
Синдел — Долен чифлик	1921	26. 12. 1921	23,491
Ореш — Белене	1921	11. 7. 1921	12,548
Русенска околовръстна	1926	1926	5,401
Левски — Ловеч	1927	20. 11. 1927	47,164
Крумово — Асеновград	1928	1. 11. 1928	10,039
Дъбово — Твърдица	1928	18 11. 1928	25,397
Раковски — Хасково	1928	1. 2. 1928	23,358
Хасково — Книжовник	1928	12. 12. 1928	18,441
Захарна фабрика — Сердика	1930	1. 11. 1930	5,168
Твърдица — Сливен	1930	7. 12. 1930	43,633
Книжовник — Маслиново	1929	5. 3. 1930	10,607
Горна Оряховица — Лясковец	1930	26. 10. 1930	6,352
Радомир — Дупница	1930	21. 12. 1930	39,400
Маслиново — Кърджалий	1930	8. 11. 1931	32,896
Ямбол — Елхово	1931	19. 4. 1931	43,122
Кърджалий — Момчилград	1931	4. 12. 1932	14,418
Илиенци — Ма́коцево	1931	19. 4. 1931	45,860
Филипово (Пловдив)— Карлово	1933	28. 9. 1933	60 510
Филипово (Пловдив) — Панагюрище	1933	3. 12. 1933	71,112
Раковски — Михайлово	1936	11. 10. 1936	33,433
Дулница — Горна Джумая	1937	17. 10. 1937	32,376
Кричим — Пещера	1937	12. 12. 1937	27,650
Цар Крумово — Преслав	1938	30. 10. 1938	6,476
Сопот — Карлово	1937	20. 11. 1939	6,097
Долен чифлик—Старо Оряхово	1939	20. 3. 1939	5,057
Шумен — Смядово	1939	23. 4. 1939	24,845
Бургас — Поморие	1939	25. 6. 1939	24,800
Карлово — Казанлък	1939	3. 10. 1939	58,846
Всичко			759,497

Тази линия минава вододела Марица — Арда с един тунел при ст. Мост, дълъг 1,121 метра. От двете страни на вододела наклоните са $25^{0}/_{00}$, изобщо тя [illegible] една скъпа линия.

11. *Строежът на ж. п. линии през трите периода.* Един поглед върху строежа на ж. п. линии в трите периода ни показва че:

1) В първия период са построени 906 клм., откупени 269 всичко 1.175 клм.
2) В втория „ „ „ 779 „ „ 316 „ 1,115 „
3) В третия „ „ „ 760 „ — — „ 760 „

Първият период трае от 1886 до 1900 г., всичко 14 години или 960 клм.: 14 год. = кръгло 65 километра железничен път годишно.

Вторият период трае от 1905 до 1920 г., всичко 15 години, или 779 клм.: 15 год. = кръгло 52 клм. построен железничен път годишно.

Третият период продължава още, но за времето до края на 1939 год., до който момент се разпростира настоящата история, т. е. от 1920 до 1939 год. или всичко за тези 19 години се е построило 760 клм.: 19 год. = кръгло 40 клм. железничен път годишно.

Както се вижда от горното сравнение, строежът на ж. п. линии е бил *най-усилен през първия и втория строителни периоди*, когато България е бързала да си създаде и закръгли една сносна мрежа от важни, първостепенни ж. п. линии, за да отговори на крещящите нужди на нашето стопанство, на нашата търговия и на зараждащата се българска индустрия и изобщо да излезе от турската изостаналост и да догони напредналите страни. Изплащането на строежите бе осигурено чрез външни заеми а системата на построяване изцяло (а форфе) възбуждаше максималното напрежение на предприемача да проучи най-подробно всички възможни трасета, за да се добере до най-износното в финансово отношение. От друга страна, контролата, която бе много строга и на която ръцете бяха развързани от поемните условия, прилагаше всички предписания съвършенно точно, без никакви отстъпки. Поради всичко това, линиите се построиха здраво и добре. По-късно, през третия строителен период, се критикуваше, че възприетият максимален наклон $25^0/_{00}$ бил много голям. Но такъв наклон даже и по-голям[1]) съществуваше по това време в всички европейски страни та България, която е планинска страна не можеше да преодолее с по-малък наклон природните пречки на Стара-Планина.

През третия строителен период ж. п. линии се строеха по стопански начин и според разполагаемите кредити.

12. *Теснопътни железници.* За второстепенните железопътни линии първоначално се предвиждаше междурелсие от 760 мм., но като се взе под внимание важността на железопътните съобщения у нас, всички железници се построиха с нормално междурелсие, така щото до войните, можем да кажем, у нас нямаше теснолинейни железници. През войната 1915—1918 г., за подвоз на хранителни и бойни припаси се построиха в 1916 година дековилни линии с 600 мм. междурелсие: Радомир — Дупница — Горна-Джумая — Петрич, Генерал Тодорово — Кулата, Дупница — Мина Бобовдол, Кочериново —

---

[1]) В Белгия, между Лиеж и Брюксел има едно изкачване от 30%, което не са се опитали да намалят и до днес.

Орлица и Ямбол — Елхово. От тези линии до 1939 г. се замениха с нормални линиите Радомир — Дупница, Дупница — Горна-Джумая и Ямбол—Елхово. В 1939 год. теснопътни железници с междурелсие 600 мм. бяха само линиите:

1) Горна Джумая—Петрич . . .	93,505 м.
2) Дупница — Бобовдол	23,710 м.
3) Кочериново — Орлица . . .	15,806 м.
4) Генерал Тодорово — Кулата .	14,708 м.
5) Каспичан — Тодор Икономов .	56,826 м.
6) Ружица — Божидар	10,720 м.
Всичко	215,275 метра[1]

Теснопътните ж. п. линии с междурелсие 760 мм. са почнати през войните, но са завършени след тях и са предадени в експлоатация, както следва:

1) Червен-Бряг — Бяла Слатина	52,000 м.,	в експлоатация	от 1918 г.
2) Бяла Слатина — Букьовци	38,100 „	„	„ 1925 г.
3) Букьовци — Сараево	7,700 „	„	„ 1926 г.
4) Сараево — Оряхово	6,371 „	„	„ 1930 г.
5) Сараньово — Лъджене	38,467 „	„	„ 1926 г.
6) Лъджене — Чепино	2,897 „	„	„ 1927 г.
7) Чепино — Якоруда	43,620 „	„	„ 1927 г.
8) Якоруда — Белица	15,353 „	„	„ —
9) Варвара — Пазарджик	16,563 „	„	„ —

Теснопътната ж. п. линия Сараньово—Лъджене—Якоруда—Белица свързва басейна на р. Марица с басейна на р. Места. Тя минава при ст. Св. Петка на кота 1.043, а при Аврамови колиби на кота 1,297 м. За да се мине вододела, прибегнало се е до изкуствено развитие на дължината. Тази линия, макар и теснопътна, е една от най-скъпите наши ж. п. линии.

9. Железопътен подвижен материал и железопътни работилници

Още при възлагането на предприемач постройката на ж. п. линия Цариброд—София—Вакарел в 1885 г., последният е бил задължен с поемните условия да достави и необходимия подвиждн материал. Също и в закона за откупване на ж. п. линия Русе—Варна от 24. 8. 1886 г. се предвижда, че то ще бъде заедно с целия подвижен материял. Фактически линията става държавна собственост на 10. 8. 1888 г. Подвижният материял се е състоял от: 9 пътнишки локомотива, 4 товарни локомотива, 3 салонни вагона, 54 пътнишки вагона, 421 товарни вагона от разни серии, 1 ж. п. работилница в Русе и 3 ж. п. депа в Русе, Каспичан и Варна.

С горния подвижем материал, работилница и депа е започнала експлоатацията на нашата железница Русе—Варна, след 10. 8. 1888 г.

---

[1] Управлението на БДЖ се стреми да изключи от експлоатацията тези линии.

Всичките вагони Русе—Варна са отдавна бракувани и разрушени. Само големият вагон-салон № 1, който е добре запазен, може да послужи да се види, каква е била конструкцията му и неговото разпределение. С този вагон са пътували много важни исторически лица, между които императрица Евгения, когато се е връщала от Цариград, гдето отишла да посети султан Абдул-Азис, Австрийският престолонаследник Рудолф, който стана известен със самоубииството си в Майерлинг и др. Мисля, че този исторически вагон-салон, задно с първата локомотива би трябвало да поставят началото на музея на Б. Д. Ж.

За експлоатацията на ж. п. линия Цариброд—София—Вакарел са доставени, в 1888 г., вагони които се различават от тези по Русе—Варненската линия. Те имат двойно по-голяма превозоспособност. Те са 15-тонни и имат всички удобства, дори и III-класните вагони. Доставени са: Един салонен вагон № 2, първият салон-вагон на Б. Д. Ж., с 4 оси, съединени в две отделни талиги. Още тогава вагонното строителство е било на голяма висота. Този вагон-салон още служи и е една историческа редкост. През Балкансканската война в него е работил генералния щаб на българската войска и от него е дадена заповедьта за атаката на Люле-Бургас. Предприемачът на линията Цариброд—София—Вакарел е доставил и 205 товарни 10-тонни вагона. Всички са вече бракувани.

През Балканската война сме имали следния подвижен материал: Локомот[illegible]и: бързоходни 21 бр.; пътнически 21 бр.; товарни 132 бр.; тендерни 35 бр.; Всичко 207 броя. Вагони; 1) Салонни и служебни вагони 18 бр.; 2) пътнически I-класни 10 бр.; 3) Пътнически I и II-класни 66 бр.; 4) Пътнически II-класни 17 бр.; 5) II и III-класни 9 бр.; 6) пътнически III-класни 168 бр.; 7) Пощенски вагони 29 бр.; 8) фургони 99 бр.; 9) покрити товарни вагони 1319 бр. 10) покрити товарни вагони за жито 249 бр.; 11) покрити товарни вагони за коне 11 бр.; 12) покрити товарни вагони за дребен добитък 31 бр.; 13) покрити товарни вагони за птици 11 бр.; 14) открити вагони с високи стени 56 бр.; 15) открити вагони за въглища 1118 бр.; 16) открити „К“ вагони за въглища 28 бр.; 17) открити вагони за дълги предмети 58 бр.; 18) открити „М“ вагони за баласт 910 бр.; 19) закупени готови вагони, разни серии 83 бр.; 20) резервуари за вода 9 бр.; 21) резервоари за газ 3 бр.; 22) резервоари за масла 4 бр.; 23) вагони-крикове 5 бр.; 24) отоплители 19 бр. Всичко 4,030 броя от които пътнически, салони и служебни 416 броя, товарни разни серии 1750 и разн специални вагони 1864 броя. С този парк са били обслужвани всички влакове през Балканската война.

Веднага през 1913 година за попълване на изгубените и разбити вагони са били поръчани и доставени: 400 покрити вагона, 20 за обемисти предмети, 175 открити за въглища 20-тонни, 40 чифта за дълги предмети и 200 открити — за баласт, всичко 875 броя. След това, постепенно и според нуждите и почти всяка година са правени нови доставки на вагони. По този начин паркът на товарните и пътническите вагони на Б. Д. Ж. се е увеличавал непрекъснато. Така че може да се заключи, че усъвършенствуването на нашия парк, главно пътническите вагони, е вървяло в паралел с развитието въобще на вагонното строене, поради което удобствата и сигурността на пътуването са били постепенно и значително увеличени.

В началото осветлението на вагоните у нас бе с колзово масло а отоплението със съдове с топла вода. Сега осветлението е електрическо, а отоплението — парно.

За подържане в изправност на подвижния материял Б.Д.Ж. разполага с 4 ж. п. работилници в София, Русе, Бургас, Дряново и с 23 ж. п. депа, разпределени според нуждите по цялата ж. п. мрежа.

Най-стара е работилницата в Русе, строена в 1867 г. но не е достатъчно голяма.

Най-голяма и най-добра е Софийската работилница. В 1931 г. тя се разшири, за да могат да се поправят в нея едновременно 10 локомотива. Построена в началото върху една повръхност от 3 669 кв. м. тя постоянно е била разширявана, за да заеме в 1939 г. площ от 28,160 кв. м. Подвижният кран в нея има 45 тона подемна мощност. В началото е имало всичко 8 работника с един началник-инжинер, а сега в нея работят 84 инжинери и чиновници и 1628 постоянни работници. Работилницата е снабдена с най-модерни инструменти и машини, осветена с електричество, с електрическа двигателна енергия.

Вложеният капитал в подвижния материал от 65,582,436 лв. зл. в 1920 г. се е покачил на 111,331,289 лв. зл. в края на 1939 г., когато паркът се състои от: за нормалните линии — 485 локомотиви, 590 пътнишки вагони, 225 фургони, 45 пощенски вагони и 10,384 сточни вагони; за тесните линии — 111 локомотиви, 114 пътнишки вагони 26 фургони, 7 пощенски вагони и 998 сточни вагони.

10. Вложен капитал в железниците и източници за покриването му

Вложеният в ж. п. линии капитал в края на 1939 г. е бил кръгло 413 мил. лв. зл. и в подвижен материвл 111 мил. лв. зл. — всичко 524 мил. лв. зл. кръгло. Този капитал е покрит: от външни заеми — 289 мил. лв. зл.; от вътрешни заеми — 34 мил. лв. зл.; от железнични такси — 95 мил. дв. зл.; от данъци — 82 мил. лв. зл.; от повинността — 21 мил. лв. зл. и от разни — 3 мил. лв. зл.

Ако направим едно сравнение на абсолютните величини на вложения капитал в нашите железници и на тези на съседните нам държави през 1938 г., резултатите се изразяват както следва:

в	ж. п. мрежа, километри	Влож. кап. в мил. лв. зл.
Ромъния	11,241	1,023
Югославия	4,419	844
България	3,288	500
Гърция	1,326	104

Излиза, че сравнително с дължината на нашите държавни железници вложеният в тях капитал е по-голям от онзи в съседните нам три страни. Но 1938 г. не е подходяща за сравнение, тъй като нашите съседи, след първата европейска война, добиха грамадни нови територи, с много развита ж. п. мрежа, която е оценена низко в тяхните баланси.

Българинът в усилията си да догони напредналите страни и да си създаде добра ж. п. мрежа е проявил значително по-голями усилия отколкото съседите си В краткия период от съществуването на днешна България ние не само сме настигнали в строителството си съседните нам държави, но сме се изравнили и с най-напредналите страни, при сравнително съпоставяне, съобразно с нашите стопански и материални възможности. А като се вземат предвид и миналите войни и изобщо твърде късото време на мирен живот, смело можем да кажем, че българинът е един от най-добрите строители в света, на всеки случай той е първият на Балканския Полуостров.[1])

11. Елементи и организация на железниците.

а) Път. При определение на долното строение на нашите железници държавното ръководство е излизало от предположението, че стопанското и културно развитие на България ще даде железничен трафик с малка интензивност. Последните 30 години показаха, че е трябвало да се има предвид много по-голяма интензивност на трафика, като се вземе под внимание, че железниците се строят за дълговременно използуване.

Горното начало — малка интензивност на трафика, заедно с неблагоприятните за профила на железничните пътища теренни условия, както и липсата на капитали за влагане в железниците наложиха да се изгради икономично долното строение. Разбира се, по-голямите наклони и по-малките радиуси увеличават съпротивлението на пътя. Подолу даваме една сравнителна таблица за нормалните линии към края на 1933 г. на нашите железници със железниците на Югославия, Ромъния и Швейцария по отношение наклоните, правите и кривите части от линиите.

---

[1]) Пътешественикът Феликс Каниц, в своя труд „Дунавска България (изд. Лайпциг, 1882 г.) подчертава големите заложби на българите в много отношения, като изтъква особено много техническите им способности. Той се удивлява на прекрасния във всяко отношение мост над р. Янтра при Бяла и, като дава някой данни относно строежа, размерите и стойността му добавя: „По една случайност, аз можах да се запозная лично в 1872 г. при градчето Калофер със строителя на моста. Там, в голямата гостна стая на хана, Никола Фичоглу, един простичък българин от Балкана, който не се различаваше от останалите най-прости жители на селото нито по носията, нито по каквото и да било друго, говореше с оправдано самочувство за своето дяло и подчертаваше, че мостът струва 700.000 гроша, т. е. 70.000 гулдена, една грамадна за България сума. Изглежда, че той, едва притежаващ най-елементарни познания, бе създал едно творение, което, като изключим Цариград, можеше да се нарече най-съвършенното хидро-техническо ново съоръжение в Турция, което би правило чест дори и на най-способните европейски техници."

„Многократно съм се питал преди, кой ли може да бъде строителят на прекрасните мостови строежи на султаните през XVI и XVII столетие, като например, достойния за очудване Виадукт при Видин? Притежаваха ли турските завоеватели в началото инженери и архтекти в своите редове? Или се загуби по-късно у тях любовта към изкуство и наука? Или те използуваха чуждестранни таланти.

„— Построеният от Никола Фичоглу мост разрешава всички тези съмнения".

Повечето строежи от времето на турския блясък са дело на македонски и български майстори, в лицето на които бяха забележително продължени техническите традиции на прочутия византийски строител Юстиниян.

„Всеки, който види моята скица на построения при Бяла от Фичоглу мост, с неговите остроумно построени за съпротива против ледохода стълбове и многото оригинални канали за лесно изтичане на високите води, би ми извикал: Какво ли би станало от един така високо надарен народ, ако би могло да се построи на Балкана едно от многото наши технически училища!"

Тази преценка на Каниц потвърждава нашето заключение за техническите дарби на нашия народ и за първенството на нашето строителство на Балканския Полуостров. Моста-чаршия в Ловеч, който е друго едно съвършенно творение на същия строител, майстора Кольо Фичето, показва че той е един самобитен изразител на българския строителен гений"

Наред с Кольо Фричето трябва да спомена и известният сградостроител Уста Генчо от Трявна, който е построил много църкви в предосвободителната епоха, забележителна от които е Катедралата във Варна, построена по образец на църквата в Одеса в по-малък вид.

От общата дължина	България %	Югославия %	Ромъния %	Швейцария %
Хоризонтали	27.3	40.1	28.6	25.4
Наклони от $5^0/_{00}$	28.0	37.4	46.9	25.1
Наклони от 5 до $10^0/_{00}$	17.7	12.3	16.6	26.7
Повече от $10^0/_{00}$	27.0	10.2	7.9	22.8
Прави	65,2	73.5	77.4	64.0
Криви с Р=500 м. и повече	15.3	12.1	10.2	20 6
Криви с Р=по-малък от 500 м.	19.5	14.4	12.4	15.4

Наклоните и особено радиусите по-малки от 300 м. (4.8%) у нас не позволяват да се развие голяма бързина.

По нашите железници няма изкопи и насипи, които заслужават да се отбележат.

Построените до 1878 г. железнични линии в България нямат тунели, понеже са полски. Линията София — Роман има 22 тунела, с обща дължина 3991 м., най-дългият от които е 440 м.; тя е и първата наша линня с тунели. Презбалканската линия Търново — Ст.-Загора, поради особено трудния терен, има най-много тунели (особено в сравнение с дължината ѝ) — 23 на брой, с обща дължина 7,916 м., а най-дългият от тях има 1,100 м. дължина (между станциите Борущица—Поповци). Във 1930 г. се построи по линията Раковски—Кърджали — Момчилград най-дългият тунел у нас—1,121 метра[1]. По всичките наши нормални ж. п. линии имаме 80 тунела, с обща дължина 18,768 м.

Линията Русе — Варна бе с дървени мостове, когато бе откупена от българската държава. След откупването ѝ те се замениха с железни, поставени на здрави каменни устои и стълбове.

По линията Злати-дол — Н.-Загора, до самата гара Злати-дол, се намира най-дългият мост по нашите железници — 292 м. Той е построен с 9 отвора по 29 м. и е в крива с Р=600 м. Този мост е построен към 1874 г., затова железната му конструкция е била заменена с нова железо-бетонна. По линията Цариброд — София — Вакарел виадуктът при местността „Побит-камък“, първоначално бе железен, а при 1910 г. се замени с каменен, сводов виадукт. Той е дълъг 156 м. и висок 41 м. и се счита за най-големия виадукт по нашите ж п линии[2].

---

[1] По Подбалканската ж. п. линия ще се построи най-дългият тунел в България в местността „Козница“,—със 5800 м. дължина.

[2] Построен под мое техническо ръководство.

През последните години се извършиха значителни подобрения по мостовете, главно във връзка с доставката на по-тежки локомотиви и увеличаване на бързината на ж. п. движение.

В края на 1933 г. нашите нормални линии имат 1,194 моста, с обща дължина 13,674 м., от които 11,238 м. железни мостове, 1,868 м. каменни, 246 м. железобетонни и 322 м. дървени.

Относно горното строение на нашите железници ще дадем сведения за релсите, включително дребния материял.

Линията Русе—Варна е била построена с железни релси, 32 кгр./л. м., а Източните железници, с релси 33.6 кгр./л. м. Преди откупването на Източните железници, железните релси били заменени със стоманени 30 и 35 кгр./л. м. След откупването на линията Русе — Варна и на Източните железници всички релси са били заменени със стоманени от 31 и 32 кгр./л. м., което подобряване се завърши в края на 1926 г.

След освобождението всички построени в България линии са снабдени със стоманени релси. Линията Цариброд — София — Вакарел е построена със стоманени релси 31.2 кгр./л. м., с нормална дължина 8 м., а централната линия е със релси 31.2 кгр/л. м, и дължини 9·55 м. и 12.00 м., с който тип са построени повечето наши линии.

Прз последните години горното строение на част от нашите главни линии е било подновено с релси 41 кгр./л. м. и нормална дължина 15 м и 18 м. и с релси 35 кгр./л. м. с нормална дължина 15 м. Със сменените релси при това подобряване, предимно от типа 31.2 кгр./л. м., са били построени второстепенни и третостепенни ж. п. линии през последните години.

В края на 1933 година от общата дължина на текущия железен път 72% са построени с релси тип 34 кгр./л. м., 12%—с релси 34 до 40 кгр./л. м. и 16% — с релси по 41 кгр., на л. м.

Нашите релси не благоприятствуват за увеличаване на бързината. Но все пак според мнението на специалисти, тя би могла да се увеличи значително, като се намали разстоянието между траверсите и се увеличи дебелината на баласта.

Броят на ж. п. станции по нашите нормални линии се вижда от следните данни:

Години	Експлоат. линии клм.	Станций броя	Средно разстояние между станциите, клм.	Спирки, брой
1894	529	29	18.2	4
1909	1692	104	16.0	46
1911	1931	122	18.8	72
1920	2205	166	13.1	114
1929	2444	223	10.9	135
1933	2802	206	10.5	170

Броят на станциите се е увеличил поради увеличаването на линиите и поради намаляването на разстоянието между отделните станции. По същата причина са се увеличили и спирките, за да могат да се обслужват всичките селища край линията. Това развитие на станциите и спирките се счита за благоприятно, особено във връзка с мерките за увеличаване на трафика.

Досега, а особено на времето, по икономически съображения, не се обръщало внимание станциите да бъдат непосредствено до населените места. Догдето железниците имаха тъй да се каже монопол на трафика по суша, отдалечеността на станциите не оказваше особено неблагоприятно влияние върху железничния трафик. Развитието на автомобилизма, обаче превърна отдалечеността на станциите от населените места в значителен недостатък на нашите железници, който изобщо не може да се унищожи, а само да се намали, като в превозните такси се включва и превоза по шосе от населеното място до станцията. Преместването на Плевенската гара в града е едно добро дяло за железничния трафик, а изоставянето на проекта да се премести Софийската гара в центъра на столицата срещу банята е една грешка[1]).

Още при откриването на нашите линии в експлоатация станциите са били снабдени с телеграфно съобщение — една от главните осигурителни инсталации по железниците. През последните 20 години значително се усили развитието на осигурителните инсталации по нашите железници. До 1935 г. всичките нормални линии бяха снабдени със сигнални камбани. Започна и поставянето на осигурителни инсталации за централно манипулиране. Това благоприятно развитие на осигурителните инсталации е една от главните предпоставки за увеличаване бързината на трафика по нашите железници.

б) **Двигател.** Следната таблица ни дава данни за доставените до 1931 г. локомотиви:

Локомотиви тип №	Години на доставката	Теглителна сила килограма	Обща теж. с тендера в служба, тона
146	1868 (Русе—Варна)	4200	57
151	1888	4530	63
251	1896	9650	82
321	1900	10200	84
501	1909	12625	104
901	1913	14000	126
4001	1921	15867	101
4501	1931	17000	149
8002	1930	12300	169
9001	1930	15400	169

От горната таблица се вижда, че в 1931 година сме имали локомотиви, теглителната сила на които е 4 пъти по-голяма, а общата тежест — три пъти по-голяма в сравнение с английските локомотиви по Русе—Варненската линия.

---

[1]) Инж. Ст. Сарафов бе се заел да осъществи този проект, но скоро напустна директорския пост и проекта пропадна, тъй като неговият заместник инж. Т. Каракашев заяви, че подобрението на съществуващата гара е достатъчно. По този начин Главната гара на столицата, вместо да е центъра на града, се мъдри на периферията, в съседство с гробищата.

Бързината на първите локомотиви е била 50 клм, в час. В 1933 г. имаме 184 локомотива с бързина от 60 до 90 клм./ч Следва, че за извършването на пътнишкия трафик имаме локомотиви със значителна бързина. Вън от това Б. Д. Ж. решиха да направят опити и с мотриси. В 1905 г. се пусна една парна мотриса с 50 к. с., в 1908 г. още една с 80 к. с. мотор и в 1908 г. — още три с по 80 к. с. мощност. Те бяха двуостни и с по 40 места и тара 19 тона, т. е. средно на едно пътнишко място се падаха по 475 кгр. тегло. Те не са дали добри резултати и са били бракувани. През 1934 г. Б. Д. Ж. поръчаха 4 мотриси двуостни с дизелови мотори по 150 к. с., с електричтско предаване и скорост 80 клм. на час. Всяка от тези мотриси има по 56 места и 18 тона тара, т. е. на едно пътнишко място се падат по 320 кгр. тара. Мотрисите се въвеждат вече навсякъде. Ще може и у нас да се пускат през лятото експресни мотриси с 80 клм./ч. бързина.

в) Вагони.

Експлоатацията на ж. п. линия Русе—Варна се е открила с вагони английски тип. Експлоатацията на линията Цариброд—София—Вакарел се е почнала с вагони комбинирани от английския и американски тип, изработени в Германия. При следващите доставки приетият у нас тип вагони се е подобрявал и усъвършенствувал все повече.

Поради увеличаването на мрежата се е засилвал трафикът и нуждата от нови вагони се е посрещала с нови и нови достовки. Въведоха се и спални и ресторантни вагони от дружеството Вагон-Ли.

Пощенските вагони претърпяха много подобрения. По линията Русе—Варна служеха двуостни фургони с тара 6 тона. В 1933 г. се въведоха пощенски вагони с тара 22 тона, които представляват добре обзаведена и кокетна подвижна пощенска станция. Те са снабдени и с апарати за произвеждане на електричество.

Общо взето, подвижният материял на нашите железници е посъвършен от този на железниците в по-напредналите страни. Това се дължи изключително на обстоятелството, че нашите железници се развиха сравнително отскоро, когато строителството на подвижния материял беше реализирало голям напредък.

г) Персонал.

Железопътните служители са съществената сила за постигане на целите, поставени на железниците. Персоналът е живата сила на голямото народно стопанство — железниците.

Маса обучени и опитни служители трябва да напрегнат ума и мускулите си за да могат железниците да изпълнят своята цел. Службата на железопътните служители е денонощна. Има личен риск. Много и голями материялни и морални ценности са поверени на железничния персонал. Отговорността му е много голяма. Ако грешките на обикновенния служител могат да се поправят с червено мастило, грешките на железничния служител влекат голями материялни загуби, а понякога и скъпи човешки жертви.

При откупването на линията Русе—Варна и постройката на линията Цариброд—София—Вакарел, железничният персонил се е образувал от малкото българи, които са служили при експлоатацията на линията Русе—Варна и главно от служители по Телеграфо-Пощенското ведомство. При откупването на Източните железници в 1909 г. ние имахме вече доста дълга ж. п. мрежу и значителен брой персонал, та поемането на експлоатацията им не създаде мъчнотии.

По възраст, в 1932 г. служителите по Б. Д. Ж. са били:

До 25 години	814	души	4.66%
25 до 30 години	2296	„	13.16%
31 — 35 гоеини	2737	„	15.68%
36 — 40 „	4030	„	23.11%
41 — 45 „	2923	„	16.77%
46 — 50 „	2402	„	13.77%
51 — 55 „	1636	„	9.37%
Над 55 „	608	„	3.48%
Всичко	17.446	души	100%

От горните данни се вижда, че персоналът по Б. Д. Ж. се състои от сравнително млади хора. Процентът на служителите от 51 до 55 годишна възраст е незначителен, а над 55 години — нищожен — 3.48%. Това съотношение на възрастите представлява една гаранция, че необходимите качества за един железничар — работоспособност, сръчност, пъргавина, подвижност и пр. — са присъщи на грамадното число служители по Б. Д. Ж. Малкият брой повъзрастни служители заемат ръководящите служби, гдето дългогодишната опитност е необходима.

Що се отнася до относителния брой на служителите по железниците по отношение на 1 клм. експлоатирани линии, влакови километри и остни километри, от европейските държави България стои на едно от последните места — само Гърция и Турция са след нея. Б. Д. Ж. се справя със задачите си чрез един сравнително малоброен персонал.

Що се отнася до самия строеж на нашите ж. п. линии, на много места изтъкнахме, че те са построени почти изцяло от наши технически сили. При строежа на първите държавни линии използувани бяха няколко чужденци инженери, но много скоро те бяха заместени с българи инженери и помощен технически персонал. Затова може да се приеме, че нашите линии са били построени почти изключително от наши техници. Ние помним добре, че последен началник чужденец, който бе на служба у нас в началото на 1893 г. при изучването на линията София—Перник, беше Шурман, същия бе заместен през февруари 1893 г. от инж. Мих. Момчилов, под ръководството на когото и със съдействието на младите тогава колеги от моя пора същата ж. п. линия София—Перник бе построена само в 8 месеца и пусната в експлоатация в началото на декември с. г. и София бе изобилно снабдена с благословените Пернишки въглища.

За експлоатацията на първите държавни линии персоналът, както казахме по-горе, е бил попълнен със служители от телеграфо-пощенското ведомство, от Източните железници и от ученици-начинающи, някои от които нямали даже и основно образование. Поради развитието на образованието в страната, постепенно се е увеличил образователният ценз на персонала. В 1922 година бе открито държавно ж. п. училище за теоритическа и практическа подготовка на среден персонал.

д) Организация. В 1878—1888 г. България не е имала още държавно железнично стопанство. През този период са били разгледани и решени задачи от капитално значение за нашето ж. п. дяло. Още в зараждането на нашата държава, при Министерството на вътрешните дела е поставено начало и на българската държавна ж. п. организация, като е било образувано едно ж. п. отделение, което в 1882 г. е било прехвърлено в Министерството на търговията и земеделието, а в 1884 г. е бил образуван ж. п. отдел при Дирекцията на Общ. сгради към Министерството на финансиите.

С откриването в експлоатация на ж. п. линия Цариброд—София —Вакарел, заемането на линията Вакарел—Бельово и откупването на линията Русе—Варна, към средата на 1888 г. се постави началото на държавното железнично стопанство в България и се породи въпросът за неговото управление

В началото на съществуването на нашите държавни железници можем да считаме, че тяхната администрация е била възложена на Началника на ж. п. отдел в Дирекцията на О. С. при Министерството на финансиите, от 1901 г. — на Директора на Железниците при Министерството на Общ. сгради, пътищата и съобщенията, а със Закона за експлоатацията на българските държавни железници и пристанища, който е в сила от 25. I. 1908 г. — на Главния Директор на железниците и пристанищата.

С чл. чл. 5—10 от споменатия закон от 1908 г. се учреди постоянен Съвет от Главния Директор и висшите чиновници до началкик — отделение включително. Този съвет бе един опит да се извърши промена в начина на управление на нашите държавни железници, следвайки примера на по-напредналите държави: администрацията да се възложи на съвет от 3—5 души специалисти по железничното дяло, на чело с Главен директор. Обаче, поради многочисления състав на учредения у нас постоянен съвет, предприетият опит не е дал благоприятни резултати.

С закона от 15. 7. 1929 г. се направиха промени в администрирането на нашите железници, които промени не са съществени, макар и да бяха належащи поради значителното увеличение на нашата ж. п. мрежа и на трафика по нея. Тия колебания в установяването на една най-подходяща администрация на нашите железници се дължат, преди всичко, на неотчитането на налагащите се изводи от обстоятелството, че нашите железници не са държавно учреждение, а същинско държавно стопанство, каквито изводи са направени за други държавни стопански предприятия като за Б. Н. Банка, Б. З. К. Банка и др.

В прогресивното развитие на администрацията на Б. Д. Ж. последния важен етап по пътя на тяхното финансово самоуправление е въвеждането на двойното счетоводство, което се въведе на 1. 4. 1929 г.

12. Железничен трафик

Една от целите на железниците е да бъдат в услуга на народното стопанство чрез бързо, сигурно, редовно, удобно и на низки такси превозване на далечни или близки разстояния на пътници и стоки. От всички видове транспорти по сухо, по вода и по въздуха, превозът по сухо чрез железниците е най-големият и най-важният.

1. Качества на трафика.

а) Бързина. От данните за пътуването с файтон по първокласни шосета знаем, че до 1900 год. средната търговска бързина е била 8 клм./час, а с обикновена кола около—5 клм./час.

Както навсякъде, така и у нас, със постройката на железниците е настъпил прелом в бързината на пътуването по суша. Така, към 1890 г. пътуването от София до Велико-Търново е траело 5 дни, а след откриването в експлоатация на линията Роман — Шумен, пътуването от София до Търново е траело 16 часа с пътнишки влак, а след въвеждането на бързите влакове — само 7 часа и 18 минути.

В чл. 12 на четворната конвенция (утвърдена от Н. С. в 1883 г.) между Австрия, Турция, България и Сърбия се определя, че средната търговска бързина на пътнишките влакове трябва да бъде най-малко 35 клм. в час. Тази бързина е била осъществена едва в 1909 г. от Ориент-експресът, и то след откупванато на Източните железници и поемането експлоатацията им от Българската държава. От 1912 г. до 1919 г., поради разстройството на железниците от войните, бързината се е намалила от 37 клм. на 24 клм./ч., а засилването на тази бързина от 1919 г. до 1934 г. е достигнала до 45 клм./ч. и до края на 1939 г. средната търговска бързина се е движела от 35 до 44 клм./ч. по главните линии.

б) Сигурност. От 15. 9. 1923 г. е въведена задължителна осигуровка за злополука на пътниците по нашите държавни железници. В връзка с това имаме от 1924 г. точна статистика за нещастните случки с пътниците. От тази статистика извличаме следната таблица:

Период години	Общо пътн. клм. милиони	Пострадали пътници		На 100,000,000 пътн. клм. се пострад. пъти	
		убити	ранен	убити	ранени
1924—1928 г.	3084	20	75	0.65	2.42
1929—1933	2954	14	22	0.47	0.74
1924—1933	6038	34	97	0.56	1.58

От съпоставянето на горните сведения с дадените по-рано, заключаваме, че през последните години сигурността по нашите държавни железници е същата, както и в най-напредналите страни. Това се дължи на усъвършенствуване на осигурителните инсталации и възпитанието и добрата подготовка на нашия железничен персонал.

От сведения в Франция се знае, че на 100,000,000 пътници превозени с пощенска кола се падат 282 убити и 3,300 ранени, а превозени по железниците — 11 убити и 175 ранени. У нас поради малките завои сигурността при пътуването с моторни коли по шосетата е много по-малка отколкото по железниците, която наистина е сведена до възможния минимум. Към тези предимства на железниците, ще прибавим още, че простудата на пътниците по тях е почти невъзможна.

в) Редовност. Книжката разписание на влаковете по нашите държавни железници за 1889 година съдържа само 9 странички (11×8) и включва разписание за 9 влака. (Създаването на бързи и директни сточни влакове подобри значително нашия сточен трафик).

От 1924 г. насам и нашата железнична администрация започва да издава на български и френски „Официален пътеводител по железниците и водните съобщения в България и странство“.

Спазването на разписанието е било редовно до 1911 г. От 1912 до 1919 г. условията са били влошени и са увеличили твърде много закъсненията на влаковете. След 1920 година закъсненията на влаковете постепенно намаляват. В резултат от това, през последните години 9/10 от влаковете заминават точно по разписанието от началните гари и пристигат на време в крайните. Закъсненията отново станаха незначителни. Успоредно с възстановяване редовното движение на пътнишките влакове се възстановява и редовността на сточните влакове. Разписанието започва да се спазва точно, с незначителни отклонения.

Извършването на железничния трафик чрез влакове, които се движат по точно и предварително определено разписание е качество, чрез което нашите железници са постигнали добри резултати.

г) Удобства. С развитието на нашето ж. п. дяло, увеличават се и удобствата на пътуването. Вагоните постепенно стават все по-пригодни за удобно пътуване, благодарение на все по-големи усъвършенствувания в вагонното строителство.

Увеличаването на станциите и спирките по ж. п. линии е указало благоприятно въздействие върху развитието на пътнишкия трафик по българските държавни железници и представлява също едно важно удобство, което обаче се намалява от разположението на нашите станции надалеч от градовете и селищата. Това отстранено положение на станции и спирки и малкият брой пътнишки влакове се превърнаха в значителни недостатъци на нашите железници, след като и у нас автомобилизма направи бързи завоевания поради своите специфични удобства.

Изтъкнатите недостатъци на ж. п. съобщения при днешното развитие на моторния превоз, както у нас така и в по-напредналите страни, могат да се намалят чрез въвеждането на мотрисите, чрез които се увеличава броя на влаковете за пътнишки превоз, а в някои по-специални случаи ще могат да се уредят и автомобилни съобщения, като допълнителни предприятия към железниците, директни билети за трамвай и железници и пр.

Обикновено сточният трафик по нащите железници и удобствата му са били постепенно увеличавани, главно чрез частните железнични клонове, развитието на които се вижда от следните сведения:

Години	Клонове	Дължина в метри
1895	1	502
1901	5	7284
1911	10	8722
1920	24	24158
1923	37	28884
1932	65	45162

Първият клон е бил построен в 1895 г. за свързване на фабрика „Изида“ със ст. Новоселци. Напоследък се увеличиха клоновете, поради стремежа за намаляване разходите за трафик от железничните станции до стопанствата и обратно. В горните сведения не са включени клоновете в държавните мини „Перник“, които през последните години са давали около 1/5 от цялото количество на превозваните стоки по нашите железници. С отпускане места за стоварване въглища направо в складовете се постигнаха големи предимства. Също и в кариерите изпращачите и получателите се ползуват от удобствата, които клоновете им дават за стоварването и разтоварването на строителен материял, дървен материял, дърва за горене, негасена вар, камъни, пясък и пр.

По този начин — чрез клоновете — стоките се натоварват от склада на изпращача направо в вагони, от които се разтоварват направо в склада на получателя. През последните години 80$^0/_0$ от сточния трафик на нашите железници се е извършвал по този начин, Това е главната причина за сравнително малкото влияние, което развитието на автомобилизма е указало върху сточния трафик на нашите железници.

д) Превозни такси. Превозът по суша в България преди откриването в експлоатация на нашата главна международна линия, на линията Ямбол — Бургас и на главната северна линия, в услужваните от тях области се е плащал, в зависимост от сезона и състоянието на пътищата, както следва: за пътуване с файтон — от 15 до 30 ст. златни на пътнишки километър, а с обикновена конска кола от 10 до 20 зл. ст. на един пътнишки километър, за превоз пък на зърнени храни с волска кола 30 до 40 зл. ст. на 1 тон-километър.

За първите превозни такси по нашите първи железници нямаме точни сведения, но сигурно е, че тия такси са били по-високи от първите такси по нашата първа държавна линия Цариброд — София — Вакарел, за които имаме следните сведения:

В „Д. В.“ бр. 68 от 1888 г., за пътуване по първата българска държавна линия, се определят следните превозни такси за 1 път километър: I кл. — 14 ст., II кл. — 11 ст., III кл. — 6 ст. Освен това с половин такса децата до 7 години и войниците. Всеки пътник имал право за безплатен багаж до 30 кгр., пътник с половин такса — до 20 кгр.

В „Д. В.", бр. 73 от 1888 г. се определят превозните такси за стоки с малка бързина. В зависимост от вида на превозваните стоки и размера на пратките (дребни, 5-тонни, 10-тонни) определят се такси от 8 до 30 ст. зл. на 1 тон-километър, а на зърнени храни 10 зл. ст. за 1 тон-километър.

От съпоставянето на превозните такси по шосетата с първите такси по железниците се вижда, че и у нас чрез железниците е бил направен прелом в цените за извършване на трафика по суша, а това е главната причина за стремежа да се развива нашата железнична мрежа.

Публикациите в бр. бр. 68 и 73 на „Д. В." от 1888 г. съставляват основата на първата наша тарифа. Тия тарифи постепенно се намаляват: за пътниците чрез увеличаване случаите за пътуване с намаление, а за сточния трафик — чрез създаване на изключителни тарифи. Развитието на средните превозни такси се вижда от следните данни:

Години	Средни приходи в зл. стотинки от	
	1 пътн. клм.	1 тон-километър
1888	7.00	10.50
1894	5.06	7.41
1911	4.69	5.67
1933	2.62	4.11

Намалението на превозните такси през времето от 1888 — 1933 г. е предизвикано от увеличеното използуване на железниците от населението и от подобрението на техните елементи и организация.

Бъдещите намаления на превозните такси по нашите железници ще зависят главно от размера на подобренията на тяхните елементи и организация, а след това от увеличаването на интензивността на трафика.

2. Количества на трафика. От 1894 г. насам нашите железници публикуват редовно сведения за трафика. Източните железници са публикували много малко сведения, от които се вижда, че е бил извършен трафик по тях: в 1894 г. — 20 милиона пътник-километра и 30 милиона тон-километра, а в 1900 г. — 25 милиона пътник-километра и 35 милиона тон-километра.

От сведенията на Б. Д. Ж. се вижда, че след като всички железници у нас стават собственост на Българската държава трафикът е нараствал непрекъснато всяка година и до 1929 г. се е увеличил твърде много, поради интензивността на използуването на железниците за пътуване и поради увеличаването на железопътната ни мрежа, а сточният тарфик — поради увеличението на мрежата и интензивността на използуването на железниците за превоз на стоки. Увеличаването на трафика продължава до 1929 г. Според сведенията на Б. Д. Ж. за трафика по железниците от 1929—1933 г. се вижда, че през този период той намалява, както следва: пътнешкият с 27%, а сточният с 8.4%. Сточният е намалел поради стопанската криза през тези години, а пътнешкият — поради неблагоприятното развитие на автомобилизма.

От сведенията на Б. Д. Ж. се вижда също, че пътнишкият трафик намалява в първа и втора класа и се увеличава в III класа. Това е нормално явление, както се вижда и от сведенията от всичките други страни, предимно поради подобрения на удобствата в III класа и демократизирането на обществото. Специалистите подържат въвеждането на единствена класа, което е напълно прогресивно и отговаря на днешното развитие.

След първата световна война, поради автомобилизма и въздухоплаването трафикът по II и I класа изчезва почти напълно. Железопътните администрации се стремят към възвръщането на трафика в III кл., който пък се отнима от тежките и полу-тежки моторни коли.

От направеното в другите държави следва, че могат да се очакват благоприятни резултати и относно нашите железници ако се подобрят качествата на пътнишкия трафик, а освен това и чрез съгласуване и у нас на транспортните средства по суша с механически двигатели.

Благоприятното развитие на автомобилизма до сега е причинило малко намаление на нашия сточен трафик. Макар още малко, това намаление все пак е важно, понеже засяга стоки със високи пазарни цени, за трафика на които железниците взимат по-високи такси, с цел да компесират сравнително низките такси за трафика на въглища, дърва за горене и др. евтини стоки.

Увеличението на превозените зърнени храни през периода 1894—1911 г. се дължи на увеличението на ж. п. мрежа, а намалението през 1911—1933 г. — на известни трансформации на нашето народно стопанство, посоката на което личи от увеличението на превозените каменни въглища. Сега превозът на каменни въглища съставлява 1/5 от цялия трафик, с тенденция да се увеличава. За да могат да возят въглищата с такси по-низки от костуемите цени, нашите железници, подобно на другите, се стремят да запазят скъпите стоки. Средствата за това са: подобрение качествата на трафика на дребни пратки на по-скъпите стоки и съгласувано на транспортните средства по суша с механически двигатели с оглед към общите интереси на нашето народно стопанство, в което самите железници заемат едно от най първите места.

13. Експлоатация на железниците

През 50-годишния период на нашите държавни железници, експлоатацията им се е приключила с печалби само за 8 години (1922, 1923, 1924, 1927, 1928, 1929, 1934 и 1937 г.), а през останалите 42 години — със загуби.

Постепенното развитие на стопанските и културни условия в България е най-главната причина за голямото намаление на загубите и за получаването на печалби през някои от последните 15 години на първия 50-годишен период.

Железниците трябва да бъдат най-мощния фактор за всестранния напредък на страната. Затова: намаляването на костуемите цени на превозването да служи предимно за намаляването на превозните такси, а намаляването на загубите, покриването им и евентуалните печглби да се постигнат чрез колкото се може по-голямо увеличаване на количествата на трафика.

Можем да кажем, че тази железнична политика е общоприета. Възприета е и у нас, като се е подържала още от учредителите на нашите държавни железници, както това се вижда от „Пояснителната записка върху законопроекта за железните пътища“, в която се казва, че държавата е доволна даже когато линията ѝ принася зогуби, „стига само пътя да способствува развитието на страната и да доставя на населението удобствата, от които се нуждае една цивилизована държава“.

У нас, вместо добре разбраната жслезнична политика, която ни завещаха учредителите на държавните ни железници, започна да се провежда към 1900 г. тъкмо обратното: намалението на костуемите цени на превоза да служи предимно за намаляване на загубите и за евентуалното получаване на печалби, макар и това да не способствува за развитието на интензивността на трафика.

Същността на тази различна железнична политика е изразена в вписването в чл. 2 на Закона на железниците от 1929 г., който изрично предвижда, че нашите държавни железници трябва да се експлоатират и с оглед към тяхната рентабилност. С това, обаче, не можаха да се избегнат загубите. Експлоатацията на Б. Д. Ж. през първия 50-годишен период приключи със загуби 214 милиона лева зл. и печалби само за 8 години, общо 16 мялиона лева зл., или всичко загуби за цялото време на експлоатацията кръгло 198 милиона лева зл.

Затубите от 198 милиона зл. лева е поносима, защото ако всички ж. п. линии у нас биха били концесионни и като вземем предвид договора на Барон Хирш с лихва $6^0/_0$ и концесионното предложение на Гинсбург и Поляков, то България щеше да плати на концесионерите кръгло 850 милиона зл. лева. Ако се вземе средната лихва $5^0/_0$, т. е. лихвата на заемите с които са построени нашите линии, пак щеше да се платят на концесионерите кръгло 700 милиона зл. лева. Така че, като се спадне кръгло загубата 200 милиона зл. лева, може да смятаме, че България е спасила за своето народно стопанство кръгло 500 милиона зл. лева. Това показва голямата прозорливост и в финансово отношение на първите строители на съвременна България, които създадоха Конституцията на нашите железници: Всички железници да бъдат държавни и да се експлоатират от държрвата.

X. ВОДНИ СЪОБЩЕНИЯ.

1. Завареното положение при освобождението.

По отношение на пристанищата и улесненията за товарене и разтоварване не наследихме нищо от турците, макар че Черноморското пристанище Варна и Дунавските Русе и Свищов да бяха добили първостепенно значение за международната търговия на тогавашна България.

В 1829 г. е бил пуснат в Дунава първият параход на „Първото австрийско параходно дружество“, а през 1835 г. се основава от Бавария и Вюртемберг второ параходно дружество.

Това ранно откриване на нашите Дунавски пристанища за международна размяна е главният подтик да расте тяхната търговия и след освобождението да имат предимство пред другите търговски центрове в страната.

Товаренето и разтоварването на параходите във Варна и Бургас беше много трудно. Корабите спираха на повече от 1000 м. от бреговата дървена скеля, при която дълбочината беше 3—4 м. Пренасянето на стоките от скелята до парахода и обратно се извръшваше с каици. Това претоварваше вноса и износа със значителни разходи. А при бурно време товаренето и разтоварването беше и опасно. Не беше редко явление, щото корабите, при голяма буря, да отминат пристанищата без да разтоварят и товарят нещо.

По Дунава бреговете си бяха естествени и ронливи. Само в Русе Мидхат паша бе построил една стена и един път край реката, но и те беха разнебитени, та всичко трябваше да се почва от начало. По Дунава, обаче, разтоварването и натоварването бяха лесни, защото ставаха посредством понтони, до които корабите се долепваха и една подвижна платформа, прехвърлена наполовина на кораба, наполовина на понтона, представляваше добра връзка между плавателния съд и понтона, респ. брега.

През всичките Черноморски и Дунавски пристанища се извършваше вносът и износът на цяла България.

Още първите български правителства, преценявайки правилно значението на пристанищата за търговския стокообем, са предвиждали в бюджета на държават кредити за изучаването на пристанищата Варна и Бургас, а на 21. 1. 1889 г. са създали закон за „направата на ж. п. линия Ямбол—Бургас, линията Каспичан—Шумен—Търново—Севлиево—Ловеч—Плевен—София—Кюстендил и портовете Варна и Бургас“.

Въз основа на този закон се изработиха „проектите за портовете Варна и Бургас“ и се замисля за тяхния строеж.

Преди да се занимаем със постройката на пристанищата ще разгледаме значението на Черно-море и на Дунава и ще опишем главните пристанища по тяхните брегове.

2. Черно-море и неговото значение за България

Черно море е известно от дълбока древност. Херодот съобщава, че по неговите северни брегове живяли скитите и че е имало гръцки колонии. Тогавашните народи са го наричали Понтус аксинос (негостоприемно море), но по-после са го нарекли Понтус евксинос (гостоприемно море), за да се насърчават моряците, които се плашили от неговото застрашително име. Обаче в края на краищата остана името му Черно-Море, което е равнозначуще на Понтус аксинос. По-късно неговите брегове се владеели от Източната Римска Империя — Византия. По византийско време особено важни са били византийските колонии в Крим.

След покоряването на България, Влашко и Молдова от турците, те завлядяха всичките брегове на Черно море.

Едва при царуването на Екатерина Велика русите заеха града Азов, а след това нейните пълководци Княз Потемки и великия Суворов превзеха и брега на Дунав, включително силната крепост Измаил. До крал на 18-тия век Черно море е било затворено за корабоплаването на европейските народи в продължение на 4 столетия.

Сега бреговете на Черно-море се владеят от Русия, Турция Ромъния и България.

Изходът от и влизането в Черно-море — Дарданелите и Босфора — са и досега в ръцете на турците и се управляват според международната конвенция, сключена в Монтрьо преди втората световна война. Какъв ще бъде понататъшният режим на Босфора и Дарданелите е въпрос на бъдещето. Съществено е сега, че Черно море не е открито море.

Черно-море има голямо значение за нашия стокообмен, защото чрез пристенищата си по него България е в досег със Средиземно море и от там с цялия свят.

Черно-море има една повърхност от 424,000 кв. клм. Дълбочината му достига до 2,200 метра. Бурите в него са страшни за мореплавателите и до днес.

Черноморските пристаница, като се почне от българо-ромънската граница, са:

1. Варна. Варна е най-старото пристанище на Черно-море, основано в 6-ти век пр. Хр. по време на царуването на персийския цар Атсиаг, под името Одесос. Бил е начело на тъговския съюз на 5-тях града (Петаполис) между които са били Томи (сегашната Кюстенджа), Месемврия и Созопол. В това си качесто Одесос е играл голяма роля в някогашната морска търговия.

Към края на 7-ия век градът става известен под името Варна. Продължава да бъде важно пристанище и името му се сплита с много историко-военни събития. По-късно градът минава в ръцете на българите и, с малки изключения, остава българско пристанище и до днес. Така, в 14-тия век италиянците са го наричали глвно пристанище на България, а в 1352 г. венецианците са имали свой консул във Варна за закрила на голямата си търговия в Черно-море.

През войните между руси и гърци градът е бил превзиман от русите в 1773 г., 1810 г., 1828 г., като последния път крепостта му била разрушена, но в 1836 г. турците я построили отново. През Кримската война (1854 г.) Варна е била важна военна база.

Във Варна е имало европейски консулства на Австрия (1840 г.). на Франция (1843 г.), на Гърция (1845 г.), на Сардиния (1846 г.), на Русия (1847 г.), на Англия и Белгия (1848 г.) и т. н. От създаването на тия консулства се вижда, че Варна има голямо търговско значение за широкия свят.

В 1867 г. се откри в експлоатация ж. п. линия Русе-Варна и градът Варна стана главен пункт на международния път Лондон—Остенде—Брюксел—Виена—Букурещ—Русе—Варна—Цариград. Така че Варна си запазва своето значение като важно пристанище от древността до ден днешен.

2. Гьозекен-Бяла е едно малко пристанище, което има значение за близката му околност и в историята няма нищо отбелязано за него.

3. Несебър (Месемврия) е един от най-старите градове по западния бряг на Черно-море. След преселването на българите в Дунавската равнина и създаването на славяно-българската държава на Балканския Полуостров, градът Месемврия е бил превърнат в силна крепост против тях. Тука е имало голяма корабостроителница. Това се потвърждава от обстоятелството, че след голямото поражение на турците през 1829 г. при с. Св. Влас, русите са намерили в пристанището голям военен кораб, строен там, с 22 топа. След войната в 1829 г. 2/3 от населението на Несебър се преселило в Галац, Браила и Одаса. Градът почва да запада, което се чувствува и до днес.

Със пресушаването на Несебърското блато и преселването на изгонените българи от Воденската околия в Македония, създаде се извън града особено селище, което разви лозарство и други култури, които съживиха донякъде града. Освен това и прочутият Несебърски плаж със хубавата пивка вода привлича много летовници, които дават на града изглед на един съвременен курорт. Има надежда, трудолюбието на българина и риболовството, кето се засилва постоянно, да повдигнат значението на Несебър.

Нека отбележим още, че Несебър е градът, в който са били заточавани неприятелите на византийските императори и първенци, които са прекарвали живота си в пост и молитви и са строили черкви. Има около 40 старинни черкви, кои — запазени донякъде, кои — пълни развалини. Тук са намирали прибежище и някои български боляри, когато се откривало, че са в връзка с византийската осведомителна служба.

4. Поморие (Анхиало) е основан от преселници от Аполония (Созопол). При освобождението, когато Бургас беше село помалко от 3,000 жители, Поморие имаше 4,000 жители. През 14-тия век пристанището е било посещавано от италиянски мореплаватели. Градът е бивал опожаряван няколко пъти и изграждан наново. По-

следното му опожаряване е било през 1906 г., след което е построен с хубави модерни и масивни къщи.

Поморие е известен с солопроизводството. Има извънредно много лозя, които му дават възможност да бъде център на винопроизводство. Има и добър риболов.

Напоследък там се създадоха лечебни кални бани и сега минава за един много посещаван морски курорт.

5. Бургас. Градът е основан през миналия век, близо до някогашното византийско пристанище Дебелтос. В 1879 г., според Румелийската статистика, броеше 2,950 жители, в 1885 г. достига до 5,860 жители, в 1894 г. 10,000 ж.[1]), в 1928 г. — 31,000 ж.

Постройката на ж. п. линия Ямбол—Бургас даде голям тласък за развитието на града, защото го свърза с Пловдив и София. По разтежа си Бургес заема първо място между всички градове. Това се дължи и на обстоятелството, че София след първата световна война, стана главен търговски, индустриален и финансов център на страната. В случая Бургас беше най-близката точка за свързване на столицата с външния свят по море. Затова той напредна много и изпревари всички градове. Името Бургас иде от гръцкото „Пиргос“, под което име в историята се споменава, че е съществувала на това място, близо до сегашния вход в пристанището, някаква укрепена кула. Населението разказваше, че тука е разпореждал някой прочут дели-башия, който имал голямо имане и го заровил близо до кулата. През 1894 г. дойде един турчин от Цариград с разрешение от нашето министерство да копае и търси имането там. Имаше сграда на това място и аз, като градски инжинер трябваше да наблюдавам да не съборят сградата. Всичките белези, които бяха описани, се откриха разместени и ний-сетне разстрошеното гърне. Значи, имането бе изровено от някого по-рано.

6. Созопол. Старото му име е Аполония. Основан е в 610 г. пр. Хр. Под името Созопол се среща в 431 г. сл. Хр. Тука риболовството е много развито и може да се каже, че заема първо място в района на Бургаския залив. В Созопол има средно морско-машинно училище при флота, което се числи към Военното министерство. Градът изобщо има добър поминък.

7. Приморско (Кюприя) е ново селище, построено няколко години след освобождението. То е чисто българско и брои към 1000 ж. Жителите му се занимават с земеделие и производство на дървени въглища. Напоследък се преименува на Приморско.

8) Царево. Старото му име бе Василико и всичките му жители бяха гърци. Градът влезе в България след Балканската война. Всичките му жители се изселиха. Сега градът е чисто български. Брои 1311 ж. и е център на околия. Главните занятия на жителите са земеделие и търговия. Съобщения има два пъти седмично чрез

---

[1]) От 1893—1896 г. бях градски инженер в Бургас. Изработих генералния план на града и поставих кръстовищата, отбелязани с дъбови колци, понеже нямаше кредити за камени кръстовища, каквито се поставиха по-късно, при извършването на нивилацията.

крайбрежния параход. Поради бурите зимно време по цели седмици не се мярка никакъв параход.

9. Ахтопол. Той е най-южният ни град на нашето Черноморско крайбрежие. В турско време е имало оживена търговия, обаче след опустошителния пожар през 1919 г. цялото гръцко население се изсели и градчето почна да се гради от новите български преселници. Градчето се замогва постепенно.

За да се проследи трафика на черноморските пристанища, привеждам следната таблица:

ПРИСТАНИЩА	жители брой	Влезли и излезли параходи		Пътници		Стоки	
		брой	Бруто рег. тона	слезли брой	качили се брой	разтоварени тона	натоварени тона
Варна	69,944	394	946,438	11,111	8,077	252,038	116,043
Бяла	1,303	184	125,310	1,177	1,244	—	7,477
Несебър	2,065	201	114,688	1,861	2,142	3	4,814
Поморие (Анхиало)	5,058	205	147,126	2,646	2,706	1,930	1,008
Бургас	36,230	655	654,063	22,778	20,155	81,293	146,599
Созопол	3,079	269	180,587	9,093	9,775	1,227	2,451
Приморско	941	2	900	—	5	9	9,473
Царево	1,605	64	40,348	346	445	511	3,303
Ахтопол	972	57	38,686	530	539	263	5,481

От горната таблица се вижда, че износът и вносът в България се извършва главно чрез големите наши пристанища Варна и Бургас

3. Река Дунав и значението ѝ за България.

Втората по големина европейска река е Дунав. Дълга е 2,860 клм. Тя пресича Западна и Източна Европа. Още от древността нейните води дават възможност на Източна Европа да е в стопански и културни връзки със Средна и Западна Европа.

Древните историци бележат, че скитите са я наричали Матояс, тракийците — Истрос. По-късно римляните са я наричали Данубиус за горното и средното ѝ течение, а за долното и течение — Истрис. Римското наименование Данубиус е преодоляло и се е наложило. От него произлизат имената: немското Донау, маджарското Дорна, българското и сръбското Дунав, ромънското Дунарея, руското Дунай, френското Данюб, Италианското Еанубио и турското Туна.

Дунав има голямо културно, стопанско и военно значение. Тя е едничката река, която тече от Запад към изток и едничкият воден път между народите от Западна, Средна и Източна Европа. И затова е известна като „велик път на народите“. Не напразно на Виенския конгрес (1815 г.). Талейран е изрекъл думите: Европейският център на тежестта се намира в устието на Дунав.

Дунав извира от Шварцвалд (Германия) и до Улм не е плавателна. Средният и особено долният Дунав е пълноводен с красиви завои, широк и плавателен. Той мие земите на Южна Германия, на Австрия Унгария, които прекосва изцяло, на Югославия, България и Ромъния.

Средният Дунав свършва до Железните врата, от където почва Долният Дунав до втичането му в Черно-море.

От Железните Врата, гдето е най-тесен — 113 м. Дунав тече в юго-източна посока и стига българската граница при устието на р. Тимок, на 846 клм. от устието си, и мие България до границата ѝ с Ромъния (при гр. Силистра), която лежи на 375 клм. от устието му. По този начин Дунавската ни граница с Ромъния е дълга 471 клм.

Широчината в долното течение на Дунава е 600 до 2,800 метра, а дълбочината му — от 3 до 4 метра. Има, обаче, вдълбнатини, гдето водата стига до 30 м. Наклонът на водното равнище край нашия бряг е много малък — на 38.3 клм. пада се 1 м. или на 1 клм. наклонът е 26.1 мм. При все това течението на водите е от 4—5 километра в час.

Дунав често приижда и в края на май и началото на юни редовно залива низините на нашия бряг със своите черешови води, както народът ги нарича.

Дунав е осеян с много ненаселени острови — 30 към българския бряг и 100 към ромънския — някои от които са доста голями. Водите на Дунав всяка година ги заливат и често изменят големината им. През лятото островите дават добра паша и дърва, повечето върбови. Те имат и хубави пясъци, които населението използува за бани и плаж през лятото.

Българският бряг е по-висок от ромънския, който е изобщо мочурлив и обсеян с блата. И по нашия бряг има блата, но те са малко и по-малки. Големината им е променчива. Най-голями са пролетно време, а през лятото пресъхват и се обръщат в мочурища. След като построихме дигите край Дунава, нашите блата се превърнаха в плодородна земя.

Зимата по нашия Дунавски бряг, поради силните и студени ветрове, е по-студена и по-сурова, отколкото по Дунавската равнина.

В началото преминаването на реката се е извършвало по най-различни начини: — с лодки, на коне, със салове, по мостове на лодки, а римляните са строили и постоянни каменни мостове. Знае се, че императорът Траян е построил при Турну-Северин каменен мост. Този мост, който е на пътя Рим—Бриндизи—Драч—Ниш—Турну—Северин, е свързал Рим с Трансилвания, гдето са живяли даките — постоянните неприятели на римляните.

Когато Константин Велики премести столицата от Рим във Византия (Цариград), пътят за Трансилвания, който тръгвал от Цариград, минавал през Одрин—Пловдив—Троян—Ловеч—Гиген—Дунава—Чилай и продължавало по долината на р. Олта. За да подобри пътя, в 330 г. след Христа Константин Велики построил постоянен мост между Гиген и Чилай, които се превърнали в предмостови укрепления. Времето разрушило тия мостове и нови не се построили.

Едва в 1895 г. Ромъния построи голям мост при Черна-Вода' по който минава ж. п. линия. Букурещ—Кюстенджа. Чувствува се голяма нужда от още един мост по долното течение на Дунава, но за сега се построи ферибот Гюргево—Русе за прехвърляне на цяли влакове през Дунава.

Плаването по Дунава съществува от древни времена. Отначало с корита, с лодки, с салове, с платноходки, а след това с моторни кораби.

Тази мощна река, през време на римското световно владичество, е била важен съобщителен военен и търговски път. В 50 г. пр. Хр. се споменува за Дунавска флотилия със седалище в Рациария (с. Арчар).

По-късно, когато силни народи създадоха държави край Дунава те уреждаха плаването по Дунава с съглашения Така през 14-тия век се сключва съглашение между Унгария и Влахия, през 17-ти век — между Австрия и Турция, през 19-ти век — между Турция и Австрия и между Турция и Русия.

До Виенския конгрес в 1815 г. корабоплаването по долното течение на Дунава, което се владееше от Турция, не беше свободно. Затова конгресът се зае с въпроса и обяви за свободно корабоплаването по Долния Дунав. Турция, обаче, подписваше договорите за свободно плаване по Дунава, както например в 1718 г. договора в Пожаревац, но правеше всевъзможни пречки за осуетяването му. Едва след кримската война, която се приключи с Парижкия мирен договор в 1856 г., Дунавът стана наистина свободен и сигурен за международното корабоплаване.

В 1856 г. в Париж се учредява временна Европейска Дунавска комисия, с задача да разчисти устието на Дунава от Исакча до морето, и Комисия на крайбрежните Дунавски държави, с задача да осигури свободно плаване по цялия Дунав. След една година втората комисия бива разтурена, а първата, създадена временно, съществува и до днес. Берлинският конгрес в 1878 г. продължи властта на тази комисия до Галац, а Лондонската конференция в 1883 г. — до Браила. Версайлският договор в 1919 г. обяви Дунава от гр. Улм до Черно-море за международна река и учреди две комисий: Международна Дунавска Комисия, натоварена да управлява Дунава от Улм до Браила и Европейска Дунавска Комисия — да управлява устията на Дунава и специално пътя от Браила до Сулина. В 1935 г. Германия отхвърли Версайлския договор относно международността на германските плавателни реки и се отказа от международната Дунавска комисия. За сега Дунавът е международен от Братислава до Браила и от Браила до Черно-море, обаче корабоплаването е свободно и достъпно за всички народи. Как ще се уреди международно-правното положение на дунавското корабоплаване след приключването на последната, втората световна война, е въпрос на близкото бъдеще, на всеки случай коробоплаването по Дунав ще се подобри и засили и значението му ще порастне още повече — това може да се смята за сигурно.

Наравно с останалите Дунавски държави България участвува в международното управление на Дунава до гр. Браила. Няма съмнение че тя ще участвува и в бъдещето управление на голямата река, независимо какъв ще бъде точният международно-правен режим.

Корабоплаването по целия Дунав е полезно за нашето народно стопанство. Повече от $^1/_3$ от нашия стокообмен от Средна Европа се извършва по дунавския воден път. Все по този път, през Русе и Варна Средна Европа се сношава с Близкия Изток. Ние изнасяме по Дунава за Средна и Западна Еврона различните произведения на земеделското ни стопанство, а през Сулина предимно зърнени храни. Те се претоварват в Галац и Браила на морски параходи и се отправят за разни европейски морски пристанища. По Дунава в България се внасят разни индустриялни произведения, машини и др. и стоки от Ромъния — предимно петрол и неговите деривати, минерални масла и др.

Корабоплаването по Дунава се преустановява, поради ледоход и замръзване, от средата на м. декември до края на м. февруари.

Дунав е наша река, възпята в народните ни песни, а така също и от нарондия поет Ив. Вазов. Дунав е свързан и с легендарния подвиг на поета-революционер Христо Ботйов. Що се отнася до стопанското му значение, то е огромно. Поради нашата неподвижност и безгрижие, до скоро ние нямахме наше българско корабоплаване по Дунава. Едва на 17 март 1935 г. се положи начало на редовно българско пътнишко и сточно корабоплаване. За тази цел държавата поръча 3 нови пътнически парахода, снабдени с всички модерни удобства отговарящи на най-последните изисквания на речното корабоплаване.

Пристанищата по брега на р. Дунав, като се почне от устието на р. Тимок и се следва по течението на водите, са:

1. Ново село — малко пристанище.

2. Видин. Поради своето географско и стратегическо значение, е бил важно средище през всички исторически времена, и е от най-старите ни градове, които още пазят своето знанение. Към сушата извън крепостта, градът е укрепен с валове.

В околността му са станали много исторически битки в стари и нови времена.

Видин е основан от келтите в III в. пр. Хр., върху развалини от предисторическо време. Римляните го нарекли Бонония и го обърнали в крепост. Градът е играл голяма роля при нападението на аварите. Крепостта е била често пъти разрушавана и подновявана. При Юстиниян Велики (527—565 г.) е бил изграден като силна крепост. При Тервела бил превзет от българите и наречен Бдин. В 1204 г. Калоян го превзел отново от маджарите и го включил във Второто Българско Царство, в което е бил ъглова крепост и важен център. През 1257 г. Видин е бил управляван от Ростислав, забегнал руски княз, в продължение на три години, по-късно бил превзет отново от маджарите, а още по-късно, към края на Второто Българско Царство, станал седалище на Видинското независимо княжество. При Михаил Шишман Бдин влязъл в границите на Търновското царсто. В 1360 г. Срацимир, първият син на Иван Александър, образувал Видинското българско царство, което управлявал до покоряването му от турците (1396 г.). Превземането на Бдин е последната битка на Балканския полуостров преди окончателното му заробване от турците.

В 1444 г. градът е бил обсаден от полския крал Владислав Варненчик, а през XV, XVI и XVII векове е бил превзиман няколко пъти от австрийците и нападан от унгарци и ромънци.

През турското робство от 1798 до 1807 г. Видин е бил обявен за самостоятелно и независимо господарство на Осман Пазавантоглу, потурчен бошняк. Той притежавал грамадна за времето си библиотека от 7500 тома, голяма част от които са в Софийската Народна Библиотека.

Видин имал 7 реда укрепления, строени в рззни времена: римски, с 3 врати, римско-византийски укрепления, които са служили и на българите във второто българско царство, византийски, турски, австрийски и две неизвестно от кое време. От всички укрепления, запазена е почти изцяло крепостта Баба Вида. Видинската крепост имала 9 врати, турските имена на които са запазени и до днес.

Видин е богат с стари паметници: Църквата Св. Пантелеймон е от XII век. След падането на града под турска власт, църквата е била изоставена, възобновена е в 1633 г. Има интересни резби и една икона от XIII век; църквата Св. Петка, построена през XVII век; джамията на Осман Пазвантоглу, построена в 1802 г. и богато украсена—украсата издава френско влияние. Трябва да се спомене музейната сбирка, настанена в зданието на старата и първа телеграфо-пощенска станция в Турция, построена в 1797 г.; джамията Мустафа-паша, в двора на която се намира гроба на Осман Пазвантоглу; Дубровнишкият склад-постройка, в която дубровнишките търговци са криели стоките си; паматникът на победите; Бабини Видини кули в северо-запания край на града до брега на Дунава. В сегашния си вид крепостта е започната в 1689 г. от австрийците и е довършена от турците в 1731 г. През същото време е направен и ровът, който обгражда кулите и който в случай на опасност се е пълнил с вода. При второто българско царство е имало много постройки около Баба Вида. Крепостта е служила за двор на Иван Срацимир, а кулата, в която сега е музеят и днес още се нарича Срацимирова. Когато загубила отбранителното си значение Сали-паша я превърнал в музей в 1854 г. Други забележителности са: хубавото и оживено пристанище, фабриките, мъжката и девическа гимназии, катедралата, красивата градска градина край Дунава и др. Околността на гр. Видин е много плодородна. Населението е гъсто — 105 души на кв. километър. Видин е важно пазарно средище. Свързан е със българската държавна ж. п. мрежа през 1923 г.

3. Арчар. Селото е разположено при устието на едноименна река. Половин час западно от него стърчат развалините на крепостта Рицария, град в Мизия Сепирора и крепост на мизите.

Още в 12-тата година сл. Хр. тук е имало пристанище затвърдено с крепост. Рациария е бил град с благосъстояние и култура. След загубата на Дакия, тук е седял XIII римски легион Гемина. Към 400 г. сл. Хр. градът е бил седалище на Дунавска флота и е имал фабрика за оръжие. Рациария е бил главен град на Дакия Рипензис — голям и гъсто населен. Разрушен бил от Атила. Между запазените развалини от римско време са един подземен канал и водопровод, дълъг няколко километра. Край с. Дражевица още се виждат останките от стражевата кула, която се е издигала на мястото гдето са се съединявали двата клона на водопровода.

4. Лом е построен върху развалините на стар римски град в Мизия Инфериора, по-късно в Дакия Рипензис, и бил наречен Алмус. Построен в края на I век и началото на II в., Алмус е бил опорна точка на римското владичество в край дунавските земи и затова често е попадал под огън и меч. Към 400-та година сл. Хр. тук е станувала конница. Едва в края на 17-ти век се споменува, че турците основали селището Лом. Сто години по-после градът понася последиците от жестоките борби между войските на султана и на владетеля Осман Пазвантоглу. След опустошителната буря и след реформите на Мидхат паша българският елелемент се засилва.

5. Лабец Малко пристанище, от което се изнася малко зърнени храни.

6. Цибър. След Лабец брегът пада и се прелива в блатиста низина, прошарена с ниви и ливади и прорязана от устието на р. Цибър. Малкото пристанище Цибър обслужва главно двете земеделски села Горни и Долни Цибър.

7. Козлодуй. Като излезе от Цибър, корабът пори златните дунавски води към Козлодуйския бряг, гдето певецът на свободата и правдата Хр. Ботйов, с шепа юнаци, след като завладя парахода „Радецки", застави капитана да свали четата. Брегът е висок и хълмист, залесен с светла и тъмнозелена растителност, която чертае огромните букви Х. Б., и откройва отдалече святото място, гдето стъпи кракът на певеца чиято мечта бе да умре за свободата на България и доброто на българския народ. Пет години след събитието, 1881 година, незнайна ръка на български каменар поставя на святото мясо каменен кръст изработен и изписан с сърдечна простота. Козлодуй е място на поклонение на българската младеж.

8. Оряхово. В миналото Оряхово е бил важна крепост. През 1266 г. е бил завладяван от унгарците, а през 1396 г. е бил изгорен от войските на Сигизмунда. Като крепост той е пострадвал на няколко пъти и по-сетне. При Оряхово са запазени следи и от старобългарско укрепление — укрепен с землени работи лагер.

Главният поминък на ораховските жители е земеделието, а освен това и лозарството, риболов и занаятчийството Всяка година, от 19 до 25 август тук се открива голям панаир. Продава се едър и дребен добитък, манифактура, конфекцион, стъклария и др. В 1939 г. панарирът и бил посетен от 15,000 души. Зърнените храни на голяма част от Дунавската равнина се изнасят през Оряхово.

9. **Остров.** Остров е голямо село с малко пристанище, което има слаб сточен, но значителен пътнически трафик.

10. **Вадим** като пристанище обслужва Горен и Долен Вадим. На изток от Д. Вадим са развалните на римската крепост Валерияна, която е споделила съдбата на всичките крайдунавски римски крепости.

11. **Борил.** Срещу пристанището се простира големият и богато залесен наш остров Борил или Бешлий, дълъг 4 клм.

12. Искър—Гиген. След Борил брегът пада низко и се прорезва, на 638 клм. от устието на Дунава от р. Искър, най-големият и най-дългият — 300 клм. дълъг — приток на Дунава в България, който при това е единствен, който пробива масива на Стара-Плаиина, идвайки от Южна България.

Селото Гиген е разположено на 4—5 клм. към сушата по течението на р. Искър. Пристанището Гиген е малко и обслужва само близката околност.

Не далеч от селото се белеят развалини и останки от някогашната римска крепост, градът Улпия Ескус, който е достигнал голям разцвет при император Траян. Крепостта е била обширна за онова време, снабдена с вода посредством дълъг водопровод. Разрушена в V век от хуните. Император Юстиниян я възстановил, но в VI век аварите унищожили за винаги този град.

При Улпия Ескус завършвал военният път Цариград—Пловдив Балкана – Ловеч (Мелта) — Плевен (Сторгозия) — Дунава. При Гиген се намират останките на построения от Константин Велики прездунавски мост между Гиген и ромънското с. Чилей. Преди няколко години при низки води са се виждали и останки от основите на този някогашен мост.

Пред устието на р. Искър брегът спада и се разлива в най-голямата низина по нашия Дунавски бряг — Карабоазката. След като се построи Карабоазката дига — най-голямата по българския Дунавски бряг, (тя достига до устието на р. Вит), низината и блатата се превърнаха в плодородна обработваема земя.

13. **Загражден** — малко пристанище.

14. **Сомовит.** Той е първото Дунавско пристанище свързано в 1899 г. със ж. п. линия София—Варна, като изключим старата връзка Русе—Варна с Черно-море. Поради тази причина Сомовит се разви бързо до едно оживено малко пристанище. Разположен е до някогашната римска речна станция-замък Утус при устието на р. Вит.

15. **Никопол.** Някогашният „град на победата“ — Никопол е разположен на висок и живописен хълм под устието на р. Осъм (Яземус). Той е град с най-хувавия изглед, както гледан откъм Дунава, така и откриващ най-хубав изглед на Дунава.

Голямата река прави тук дъгообразен завой по такъв начин, че в Никопол слънцето изгрява и залязва в сребристите ѝ води.

Днес градчето е западнало. Жителите му се занимават с земеделие, скотовъдство, риболов и лозарство. Градът е бил прочута крепост със славно историческо минало. Срещат се ценни археологически находки от римско, византийско и българско време.

Никопол е основан в 629 г. от Византийския император Хераклий за да ознаменува една своя голяма победа. Херакли само е разширил и възвеличил военно-административно старата римско-византийска крепост Секуриска. През второто българско царство Никопол е бил между най-известните български дунавски пристанища и здрава крепост. Той е бил последната опора на последния български владетел — цар Иван Шишман, който почти пренесъл тук столицата си. Под турското владичество Никопол изпъква между всичките Дунавски крепости. Тук, в 1396 г. е станала прочутата битка между християнските съюзни войски, предвождани от унгарския крал Сигизмунда и турската войска на султан Баязида, — последния опит да се спре турската вълна.

През XVII век Никопол е бил окръжен център, на който са били подчинени Русе и Свищов. Съвременните пътешественици пишат, че бил първокласна крепост. През руско-турската война Никопол не е затвърдил славата си на крепост. Русите са го освободили на 4 юли 1877 год,

16. **Свищов.** Свищов е разположен върху високите льосови тераси, западно от някогашното мизийско селище Нове, третият по големина римски град иа Дунава.

Разположен на най-южните точки на Дунава, 43°40′ северна ширина, Свищов се е радвал дълго време на завидно благосъстояиие, а търговските му връзки с Ромъния и чужбина са създали европейски характер на гражданския му бит. Юго-западната част на града — Велешан — напомня и до сега за хановете, предназначени за Велешките търговци, които идвали тук да купуват разни европейски стоки. за да ги препродават в Македония. Освобождението завари Свищов в цветуще състояние, но щом се построй ж. п. линия София-Варна (1899 г.), той западна бързо. Източно от града, в местността „Стъклен“, два паметника ознаменуват преминаването на Дунава от освободителните руски войски в 1877 г. и напомнят за руските войници, паднали за нашето освобождение.

Свищов лежи върху висок и дълъг льосов масив успоредно на Дунава· Само търговската част се разстила непосредствено до реката. Ежегодно от Свищовско се изнасят 200 вагона грозде. Пристанището твърде оживено, заема трето място след Русе и Лом.

Свищов има старо историческо минало: До пропадането на Римската империя в Нове е квартирувал I италиански легион. В 230 г. градът е бил обсаден от готите, а между 475 и 489 година е бил столица на Теодориховите остготи.

Кога е възникнал Свищов не се знае, но по обстановките от миналото се смята, че към VII — VIII в. е съществувало селище и крепост. Градът става известен в турско време. Тук, в 1791 година е бил подписан един турско-австрийски мир. Къщата, където е бил подписан е запазена и досега. Има и много други старини. През войната в 1810 г. градът е бил изгорен и после възстановен.

17. **Стълпище.** Стълпище е малко пристанище, след което идва високият бряг със прочутите пиргоски кариери, от които се вади камък за облицовката на големите сгради в София и Букурещ.

18. **Русе.** Русе е най-оживеното с пътнически и сточен превоз българско речно пристанище. Градът е разположен до устието на р. Русенски Лом. Тук, под устието на Русенски Лом се построй вътрешно пристанище със съоръжения за железничния превозен кораб (ферибота), който свързва Русе с Гюргево, следователно и преките съобщения София—Букурещ—Варшава. Освен тази железнична връзка със Запад, експресните параходи — три пъти седмично свързват Русе направо с Белград, Будапеща, Братислава и Виена.

По своето благоустройство и културност, Русе е между първите градове на България. След войната 1914—1918 г. Русе се превърна от търговски град в индустриален. Големите индустриални фабрики за захар, бира, спирт, брашно, тютюн, кожи, кревати и др. са разположени 3-4 клм. източно от града по течението на Дунава. След възвръщането към България на откъснатата в 1913 г. Южна Добруджа, Русе си възвърна търговската си околност до Силистра, та ще се развие отново и като търговски център.

Старото име на Русе, Сексагинта Приста, ни разкрива далечното минало на града. В II в. римляните построили крепост, с предназначение да пази Дунавския флот, съставен от 60 кораби (сексагинта = 60). По-късно когато нахлули варварите, те успяли да разрушат крепостта. При първото българско царство била построена югоизточно от Русе на 25 клм. към сушата по двата брега на Русенски Лом крепостта Червен. През второто българско царство Червен е крепост — град със седалище на епископ. Сега до останките на Червен лежи малко едноименно село.

Когато в XVI в. крепостта Червен била разрушена, върху старата римска крепост на брега на Дунава изникнал новият гр. Русе, наречен от турците Русчук, чрез които се свързали богатите провинции на Влашко и Трансилвания с Цариград. В 1640 г., около града били построени крепостни стени с кули. По това време дубровнишки търговци основали своя колония в града и превърнали Русе в търговско средище за размяна на стоки между Изтока и Запада, Балканските страни и Влашко. Издигнат по този начин до пръв търговски град на Дунава, през турското владичество Русе става важно средище, а в последните десетилетия преди освобождението става и столица на голямата Дунавска област (Туна вилиети), управлявана от прочутия турски държавник — реформатор Мидхат-паша, който по произход е от Русе.

Поради това Русе става град с голямо благосъстояние и важна крепост.

През руско-турската война от 1877—78 г. градът бива предаден на русите, едва след като се прекратяват военните действия. Още в 1866 г. Русе бива свързан чрез ж. п. линия с Варна, т. е. Дунава с Черно море. Така че Русе, освен речно пристаница, става и възелна ж. п. станция по големия международен път от Средна Европа за Цариград и Азия.

19. с. **Рахово** — малко пристанище.

За да се види ясно трафика на Дунавските пристанища, съставих следната таблица:

ТАБЛИЦА

№ по ред	Пристанище	Жители брой	От устието на Дунав клм.	Над морското равнище м.	Влезли и излезли параходи		Пътници		Стоки		Забележка
					брой	Бруто регистр. тона	Слезли брой	Качили се брой	Разтоварени тона	Натоварени тона	
1	Ново село	4535	842	—	48	8217	—	—	—	—	Незначително пристанище
2	Видин	18465	790	30	595	147073	17269	16737	19028	10487	
3	Арчар	6796	770.5	32	520	119636	3106	3922	40	3062	
4	Лом	14658	743	31	1046	152040	21477	21588	89842	66572	
5	Лабец	1400	724	—	514	108457	837	1365	12	5	
6	Цибър Г. и Д.	3020	718	30	543	119602	6179	7096	101	10785	
7	Козлодуй	7600	704	30	545	116704	8783	8444	250	6829	
8	Оряхово	6580	678	29	691	147093	15446	17689	3161	23753	
9	Остров	4100	662	—	541	116003	5365	5898	79	8111	
10	Вадим Г. и Д.	2754	654	29	513	108443	6239	6198	115	1653	
11	Борил	2000	641	28	502	108544	4018	4078	164	6596	
12	Заграждѐн	1972	638	—	514	108451	2777	3259	48	32	р. Искър се влива в Дунав при клм. 638
13	Сомовит	1780	608	25	651	161177	9246	10528	7589	17714	
14	Никопол	5040	597	26	558	114082	8498	8997	275	3492	
15	Свищов	12582	554	24	792	166066	17848	18895	37247	59548	
16	Стълпище	154	516	—	514	108451	1144	1712	1	1	
17	Русе	49400	496	21	3746	787506	32915	25513	145651	78809	
18	с. Рахово	—	448.7	—	—	—	—	—	—	—	Граница с Ромъния по Букурешкия мир от 1913 год.

От таблицата се вижда, че първо по важност пристанище е Русе и подир него се редят пристанищата: Лом, Свищов, Видин и Сомовит.

4. Постройка на пристанищата.

В началото на освобождението, можем да кажем, нямахме ж. п. съобщения, защото железниците Русе—Варна и Злати-дол — Ямбол се експлотираха от Дружеството на Източните железници с седалище в Цариград, а то се стремеше да благоприятствува на турското пристанище Деде-Агач, към което привличаше нашите зърнени храни от Южна България, които бяха главното перо на нашия нзнос до края на 19-ти век и началото на 20-тия. Така, че нашите зърнени храни се явяваха на житните тържища в Западна Европа като турски — идящи от Деде-Агач. Същото беше и с нашите зърнени храни от Северна България, които по Дунавските пристанища слизаха към Галац и се изнасяха като ромънски тип храни. Това, от една страна, а от друга, скъпият превоз с коли по шосетата намаляваше цената за производителя на зърнените храни в отдалечените от пристанищата кътове на България. Това подсети нашите правителства да се заемат по-скоро с построяването на ж. п. мрежа и пристанищата на България. В началото на 20-ти век главните ж. п. линии до Варна и Бургас бяха вече построени, а също и пристанищата в тези градове бяха привършени, така че в началото на настоящето столетие нашите зърнени храни можаха да се явят в житните тържища в Западна Европа като български тип. Те особено се ценеха на Анверското житно тържищте.

Пристанищата на България са:

I. Черноморски пристанища. За постройка на съвременни пристанища в Бургас и Варна българските правителства се бяха загрижили още в началото на освобождението. Затова предвиждаха в първите бюджети кредити за тяхното изучаване. Най-сетне те създадоха закона от 21. 1. 1889 г., който постанови „направата на ж. п. линии Ямбол—Бургас и Каспичан—Шумен—Търново— Севлиево —Ловеч—Плевен—София—Кюстендил и на портовете Варна и Бургас" (к. м.)

С изработването на проектите за пристанищата Бургас и Варна са се занимавали английските инженери Хартлей и Пунчер, началнккът на хидравлическата служба инженер Близнаков, предварителните проекти на когото са били преработени в окончателна форма от инженер Герард, главен директот на Марсилското пристанище — Марсилия. Тези проекти са изпълнени под ръководството на инж. М. Близнаков, началник на службата и неговия помощник инж. Б. Морфов.

1. Пристанище Бургас, отдадено на търг на 20. 1. 1894 г., е завършено през 1903 г. и се откри в редовна експлоатация на 18 май с. г., при вложен в него капитал 6,742,300 зл. лева. След това

се извършиха допълнителни работи за негово подобрение, така щото вложеният капитал се увеличи до 31. 3. 1923 г. на 9,813,730 зл. лева, а на 31. 5. 1932 г, достигна до 10,550,837 зл. лева.

2. Пристанище Варна, отдадено на търг през 1895 г., се откри в редовна експлоатация на 18. 5. 1906 г., при вложен капитал 7,450,000 зл. лева. С допълнителните работи за разширението и подобрението му, вложеният капитал се увеличаваше и на 31. 12. 1932 г. възлезе на 15,697,923 зл. лева.

3. Пристанище Царево. То се построи в 1927/28 година и същата година се откри в експлоатация, при вложен капитал 348,815 зл. лева, който на 31. 3. 1932 г. възлезе на 1,118,370 зл. лева,

4. Пристанище Созопол. То се построи тоже в 1927/28 год., когато се откри и в експлоатация, при вложен капитал 144,814 зл. лева, който на 31. 3. 1932 г. възлезе на 178,406 зл. лева.

II. Дунавски пристанища. Дунавските пристанища са използувани у нас още през турското владичество, когато през 1829 година е бил пуснат в Дунава първия, параход на „Първото Австрийско параходно дружество“. Имало е, обаче, много пречки, които не са давали възможност да се използува полезно корабоплаването. Затова след освобождението българските правителства си поставиха за цел да построят Дунавските пристанища съобразно нуждите на корабоплаването, като се построи по един главен и по един малък кей. Така се започна строежът на Дунавските пристанища.

1. Пристанище Видин. Отдаде се на търг на 25. 7. 1898 г. Откри се в експлоатация на 18. 11. 1908 г. Вложен капитал в началото на стопанисването 656,674 зл. лева, който на 31. 3. 1932 г. се възкачи на 658,526 зл. лева.

2. Пристанище Лом. В строежа на пристанището до 31. 3. 1923 г. е бил вложен капитал 340,000 зл. лева, който до 31. 3. 1932 г. се покачи на 802,406 зл. лева.

3. Пристанище Русе. То е в експлоатация още от преди освобождението. Русе е бил стоварище на манифактурните стоки. През 1907 г. се отдаде на предприемач постройката на Русенското пристанище, което се завърши към края на 1912 г. и се откри в експлоатация. В началото на стопанисването му вложеният в него капитал възлизаше на 3, 154,817 зл. лева, който до 31. 3. 1932 г. се е покачил на 3,811,183 зл. лева.

4. Пристанище Свищов. То е едно от мнго използуваните пристанища още преди освобождението. Всичките тежки стоки идващи от горе по Дунава са били стоварвани тук и от тук се разнасяли из Северна България до Балкана. Този трафик се е подържал и след освобождението. В 1905 г. се започна постройката чрез предприемач на ново пристанище с необходимите инсталации. В втората половина на 1913 г. новото пристанище се откри в експлоатация, при вложен

капитал в началото на стопанисването му 1,185,148 зл. лева. На 31. 3. 1932 г. този капитал е възлизал на 1,285,533 зл. лева.

5. Пристанище Сомовит. В началото на стопанисването му до 31. 3. 1923 г. вложеният капитал в него възлиза на 480,000 зл. лева. На 31. 3. 1932 г. този капитал е възлизал на 483,703 зл. лева.

6. Пристанищата Никопол, Вадим, Борил и Козлодуй са били открити в експлоатация едновременно на 18. 9. 1938 г., при вложен капитал в тях, респективно109,000, 60,700, 50,056, и 64.097 зл. лева.

Черноморските пристанища струват 27,545,536 зл. лева, а Дунавските пристанища — 7,333,258 зл. лева или всичките наши пристанища представляват едно държавно имущество, на 31. 3. 1932 г. от 34,878,854 зл. лева.

5. Корабоплаване.

Корабоплаването обслужва пристанищата на една страна, за да изнася от нея излишъка на производството и да внася в нея стоките който й са необходими за задоволяване на нейния стопански живот.

Пристанищата са: I. Морски и II. Речни. Нашите Черноморски пристанища се обслужваха изцяло от чуждо корабоплаване до 1894 г., а речните — Дунавските — до 1935 година Това показва, че ние за морското корабоплаване, което е много по-трудно и изисква много по-голями финансови средства, сме се събудили горе-долу на време; но за речното, което се постига много по-лесно и с по-скромни капитали, сме проспали най-малко цяли 50 години — нещо изумително.

Търговското корабоплаване на една държава има следните цели:

1. Да обслужва собственото крайбрежие.

2. Да осигурява и поевтинява пътя на собствения износ и внос, правейки износните стоки конкурентноспособни чрез по-низките навла и редовното доставяне, а от там и тяхното продаване става по-лесно възможно.

3. Да пласира собствен труд чрез работата на корабите на международния пазар на транспорта, като чрез добиваните чужди платежни средства се уравновесява баланса на външната търговия.

4. Да разпространява и подържа името и престижа на държавата и на нейното стопанство вън от границите й.

Ще проследнм развитието на нашето корабоплаване.

I. Морско корабоплаване. В последното десетилетие на 19-ти век се образува Българското Търговско Параходно Дружество, в което Държавата взима участие с 1/3 от акционерния капитал. Това дружество веднага се загрижи да уреди крайбрежното корабоплаване.

В 1894 година Б.Т.П.Д-во пустна двата кораба „Борис“ и „България“ да обслужват Черноморския бряг до Цариград. По-късно, към 1902 г., тия параходи отиваха до Атинското пристанище Пирея. А когато наскоро след това пустна парахода „Варна“, последният нямаше редовен рейс, но по спазаряване посещаваше Средиземноморските пристанища и пристанищата на Западна Европа.

След войните, които приключиха с Ньойския мир, Б.Т.П.Д-во създаде един търговски флот от 8 морски единици с бруто регистър тона 21,000, между които и два океански „Родина“ — 9,000 тона и „Балкан“ — втор по големина след „Родина“.

Започна се едно редовно морско търговско плаване, като се създадоха следните линии:

1. Черноморска линия. Тя обслужваше пристанищата по бреговете на Черно море и се подържаше от параходите „Борис“ и „България“.

2. Източно-средиземноморска линия. Тя обслужваше пристанищата по бреговете на Източното Средиземно море, беше най-добре разработена и извършваше по-голямата част на търговията ни с тези страни. Тя се подържаше от параходите „Борис“, „Фердинанд“, „България„, „Шипка“ и „Варна“.

3. Западна-средиземноморска линия. Тя обслужваше пристанищата по бреговете на Западно Средиземно море и се подържаше от параходите „Мария-Луиза“ и „Балкан, в началото, а после от „Варна“ и „Шипка“. Тази линия ще бъде и занапред от голямо значение за подържане нейните пазари.

4. Континентална линия. Тя обслужваше и западните брегове на Европа, включително и пристанището Копенхаген на Балтийско море. Тя беше много добре разработена, благодарение отличния моряшки кадър, който бързо спечели всеобщото доверие навсякъде. Тя беше един от сигурните източници на чужди девизи и в бъдеще ще представлява обект с неограничени възможности. Подържаше се от параходите „Родина“, „Мария.Луиза“ и Балкан“.

Нашият търговски морски флот, макар и доста малък, е пренесъл за 5-те години (1935—1939 г) следните товари и пътници:

781,833	тона наши и чужди стоки	между	разни	пристанища
31,463	глави едър добитък	„	„	„
9,102	„ дребен „	„	„	„
15,190	кафези с птици	„	„	„
159,479	пътници	„	„	„

Срещу тия превози е бил реализиран бруто приход 308,701,437 лева (12,348,000 лв. зл.). Целият този приход представляваше запазена за Б.Н.Банка или внесена в нея здрава чужда валута, защото всички превозни такси (навла) на наши и чужди пренесени товари се предплащаха в английски лири и долари. Освен това този период беша най-тежкия по отношениа на чужди платежни средства и често Б.Н.Б. прибягваше до услугите на Б.Т.П.Д-во.

Ето една сравнителна таблица за това, което са постигнали нашите съседи от 1920 до 1940 г.:

Гърция	е имала	607	кораба	с	1,800,000	бруто	регистър	тона
Югославия	„	190	„	„	415,000	„	„	„
Турция	„	185	„	„	224,000	„	„	„
Ромъния	„	40	„	„	130,000	„	„	„
България	„	8	„	„	21,000	„	„	„

За жалос и този малък тонаж от 21,000 бруто регистър тона не съществува, защото след 1939 г. до 1944 г. цялият ни търговски флот потъна и сега трябва да го възстановяваме. Нека се надяваме, че нашите правителства ще поемат здраво в ръцете си това важно дяло за народното ни стопанство.

II. Дунавското речно корабоплаване. От Съединението — 1885 г., до 1920 г., цяли 35 години сме били бездейни. От края на първата световна война (1920 г.) до началото на 1935 г., цяли 15 години нашето Дунавско крайбрежие се обслужваше от австрийски и маджарски кораби, на които плащахме годищно 500,000 лева субсидия. Трафикът пък между Русе и Гюргево извършваше ромънското корабче „Турну-Мигурели“ срещу 250,000 лева годишна субсидия. Тези наглед не големи суми бяха навремето достатъчни да се купува по един шлеп всяка година.

Двата наши луксозни пътнишки кораба „Георги Димитров“ и „Ал. Стамболийски“, който са най-модерните и най-удобните по Дунава, обслужват и съживяват крайбрежието от Силистра до Видин.

В началото на 1935 г. се създаде българското речно плаване — Б.Р.П., при наличността на 4 моторни товарни кораба — влекачи, „Свишов“, „Видин“, „Русе“, и „Лом“, носещи сами по 600 тона и влачащи по 8 шлепа от 1000 тона. Те са едни от най-добрите по цялия Дунав и работят на международния трафик на реката между Регенсбург и Сулина.

Създаването на Б.Р.П. имащо за цел да обслужва крайбрежния ни трафик, нанесе невероятен удар на произволната експлоатация и нередовност по Дунавския ни бряг и спомогна за бързото стопанско повдигане на целия този край.

Докато чужди кораби обслужваха нашето крайбрежие до края на 1934 г. — годишният трафик бе средно 2,820 хил. тона. Още първата година на поемане този трафик от нашите кораби, той скочи на 4,050 хил. тона и продължава да расте непрекъснато.

Прирьстът на пътниците е още по-очебиющ: До началото на 1935 г. чуждите кораби пренасяха годишно 12,648 души. През течение на 1935 г. нашите кораби пренесоха 41,352 души, през течение на 1936 г. — 139,443 души. Това число расте непрекъснато.

Явно е, впрочем, каква огромна и полезотворна роля е играело и продължава да играе Б.Р.П., въпреки недостатъчното число кораби, които притежава.

Години	ВНОС		ИЗНОС	
	По море	По Дунава	По море	По Дунава
	хиляди лева	хиляди лева	хиляди лева	хиляди лева
1935	1,056,709	810,479	1,539,413	462,544
1936	1,051,756	727,079	1,789,468	647,639
1937	1,944,158	966,393	5,137,328	1,078,903
1938	1,899,934	1,018,228	2,386,036	706,284
1939	1,358,294	1,260,208	1,616,393	1,492,879
Всичко	7,310,851	4,782,387	9,468,638	4,388,249
	12,093,238		13,856,887	

От изложеното до тук заключаваме, че в полза на народа ни и за осигуряване на едно устойчиво стопанство и външна търговия, необходимо е да създадем една програма за възстановяване на нашето държавно морско корабоплвване, подобно на Б.Р.П., след което да създадем съществуващите преди войната линии Навсякъде нашият моряк се постави отлично и достойно заемаше мястото си всред мореплавателите от другите народи. Занапред ще бъде още по-добре.

XI. АВТОМОБИЛНИ СЪОБЩЕНИЯ

1. Развитие на автомобилните съобщения

Напредъкът на автомобилната техника, която създаде модерната моторна кола с нейните съвършенства за задоволяване нуждите на обществото, постави моторния превоз на първо място в народното стопанство.

Обикновенните пътища, засенени дълго време от железопътния превоз, наново добиха своето по-ранишно значение.

Сухопътният превоз, благодарение на моторната кола, наново доби първостепенно значение. По естеството на своята тракция и манипулиране с превозните стоки и пътници, той предлага предимства, каквито ги няма и не може да ги има друг превоз: подвижност, бързина, свобода на товарене и разтоварване, персоналът му в по-близко общение с клиентелата и по-малко формалности.

Както първата внесена моторна кола в България през 1897 г., така и внесените до 1904 година бяха предмет на изследване от страна на заинтересованите и се считаха за лукс. Остатъци от това погрешно разбиране има и до днес. Но все повече се вижда, че моторната кола днес е една необходимост за страната и че в това отношение има да догонваме напредналите страни.

Поощрението и развитието на автомобилните съобщения в България дойде от Държавата. През 1908 г. тя достави моторни коли за пощите, а след това, преди и през Балканската война, — за нуждите на армията. Но все в размери за изпитване и обучение. Затова първата световна война ни завари с извънредно малко моторни коли. През тази война държавата оцени предимствата на моторната кола, достави много коли и задоволи нуждите си от превозни средства.

До 1918 г. за лични нужди са внесени много малко коли. Държавата беше главният вносител на моторни коли за нуждите на разните си служби. Със това способствуваше за увеличението и обучението на шофьорския кадър.

След свършването на първата световна война, различните предприятия и стопанства внасят моторни коли за своите нужди. Така, моторната кола се явява помежду селските пътища и започва да конкурира и замества файтоните, а впоследствие — и волските коли, а на по-дълги разстояния да съперничи с железниците.

Автомобилните съобщения за обществен превоз на пътници и стоки в България са създадени от частния почин. Този превоз бързо се разрастна и стана важно сухопътно превозно средство. Обаче по отношение на сигурност и редовност тези автомобилни съобщения не бяха поставени добре, защото нямаше задължително и определено от властта направление на пътуванията, нямаше определено и строго спазване на разписание, нито определени тарифи. Всеки можеше да експлоатира автомобилното съобщение за обществен превоз на пътници и стоки където пожелае, по начин и средства според собственото си разбиране и възможности, без каквато и да е било административна и техническа контрола.

В известни посоки имаше свърхнатрупване на моторни коли, а посоки много по-важни за народното стопанство оставаха необслужвани. Това натрупване създаде невиждана конкуренция, която разори самите собственици на моторни коли. Вследствие на това и при липсата на техническа контрола, не съществуваше никаква сигурност за превозната кола, за нейната работоспособност и за самия пътник. Беше станало правило да се претоварват моторните коли. Така, коли построени за 5 до 7 места се приспособяваха за 10—15 и даже за 20 души. Много пъти при пунктовете, от където тръгваха колите, ставаха скандали между шофьорите занимаващи се с превоза или пък между тяхните помощници-викачи, кой да вземе един пътник повече.

2. Узаконяване на автомобилните съобщения.

Безредието в автомобилните съобщения предизвика намесата на държавата. Със Закона от 21. 5. 1935 г. се уреди и предвидя контрола на автомобилните съобщнния в страната. За целта се учреди особена Дирекция при Министерството на Б. Д. Ж. Техническото ръководство се повери на специалист, запознат отблизо с автомобилното дело.

След излизането на Закона в сила, службата за автомобилни съобщения пое следните функций:

1. Уреждане технически и административно автомобилните линии и обществения пътнически превоз в страната.

2. Редовен полугодишен преглед на моторните коли в техническо и административно отношение и заверка на свидетелствата за правопускане в движение моторни коли.

3. Редовна годишна проверка на шофьорите и заверка на свидетелствата за правоуправление на моторна кола.

4. Внезапни технически проверки на моторните коли в страната.

5. Оценка на моторните коли.

6. Снабдяване с необходимите документи и свидетелства моторните коли при пускането им в движение.

7. Изпити за шофьори и мотоциклетисти.

8. Контрола на автомобилните линии в страната.

9. Регистрация на всички покупко-продажби на моторни коли в страната.

10. Водене особена картотека на всички моторни коли в страната от деня на пускането им в движение до окончателното им спиране.

11. Водене на особена картотека, регистри, досиета на всички шофьори в страната, разпределени на категории.

12. Водене статистика на катастрофите и причините за тях.

13. Водене на стопанска статистика за превоз на пътници, проучване на условията за създаване превоз за местното население и неговите произведения, уреждане превоза през сезона на масовите превози във връзка с износа на страната.

14. Регламентиране на товарния превоз и създаване на специални тарифи за него — координирането му със железопътния и даването на необходима нормална посока с цел да се развие и преуспее.

15. Проучване проблемата за националното гориво като двигател на моторните коли.

Въз основа на чл. 6 от същия закон се свика съвета по автомобилните съобщения, който установи „Общата мрежа на автомобилните съобщения в Царството“. В тази мрежа влязоха 199 постоянни пътнически, 68 сезонни пътнически, 25 постоянни товарни и 13 сезонни товарни автомобилни линии, или всичко 305 линии.

Въз основа на тази автомобилна мрежа и съгласно чл. 14 от Наредба-закон за автомобилните съобщения, в края на 1935 г. започна отдаването в експлоатация само на пътническите автомобилни линии от централната автомобилна комисия при службата.

Цялата 1936 г. мина в организационна дейност по всички линии в страната. Лицата на които се отдадоха тези линии, се обособиха в зарегистрирани търговски фирми към съответиите области, според повелята на чл. 14 от Наредбата-закон за автомобилните съобщения. Едновременно с това и всичките коли, които бяха частно на членовете на предприятията, те прехвърлиха върху самите предприятия.

През течението на 1935 г., 1936 г. до 21 май 1937 г., две години от влизането в сила на Наредба-закон за автомобилните съобщения, експлоатацията ставаше със старите малки коли, но много от предприятията намериха средства и се снабдиха с удобни и голями коли. Така че с право могат да се нарекат „узаконени държавни автомобилни превозвачи“.

През 1935 г. се определиха 3 вида каросерии за колите тип „а“ — затворена каросерия с твърд покрив за багаж отгоре, пригоден за равен терен, тип „б“ — затворена каросерия с твърд покрив, разделена на две с твърда стена, за пътници и багаж пригоден за планински път и тип „в“ — каросерия с подвижен покрив и с багажник на външната част на колата, пригоден повече за екскурзии.

Едно от съществените условия при отдаването на автдмобилните линии е предприятието да обзаведе линията със съответните станции и спирки.

Възлагането на автомобилните линии става за 5 до 6 години. Централната автомобилна комисия определя същевременно и превозните цени за пътници и стоки. Цените се определят в зависимост от цените на горивните материали. През 1936 г. цената на пътниците бе кръгло 1 лев за 1 километър. Когато става поскъпване на материалите, предприятието има право да заяви пред централната автомобилна комисия и да иска нова цена.

Ако някое предприятие не изпълнява задълженията си, въз основа на чл. 74 от Наредбата-закон централната комисия, след проверка от контрольори, отнема предприятието и го обявява наново на търг. Централната автомобилна комисия през 1936 г. е освободила, по причина на неизпълняване задълженията, 54 автомобилни линии. С техническата контрола са натоварени само длъжностни лица, а с административна — лицата и контрольорите по автомобилните линии в страната, натоварени със специална заповед.

Макар че законът се създаде и започна да се прилага през време на общата стопанска криза и голями незгоди в страната, службата успя да го приложи и да въведе ред в автомобилния превоз.

В заключение ще дадем една сравнителна таблица, от която да се вижда ръстът на шофьорите по категории, увеличението на моторните возила, техническият преглед на моторните возила и експлоатацията на узаконените автомобилни линии.

Сравнителна таблица за развитието на автомобилните съобщения от 1935 г. до 1939 година.

Шофьори, коли и пр.	1935 г.	1936 г.	1937 г.	1938 г.	1939 г.
1. **Шофьори** мотоциклетисти	503	722	853	951	1,122
„ любители	1,063	1,405	1,890	2,441	3,319
„ професионалисти	3,836	4,877	4,930	5,780	6,727
Всичко	5,402	7,064	7,073	9,172	11,168
2. **Моторни возила:**					
леки коли	2,112	2,408	2,671	2.503	3,308
автобуси	364	494	542	587	780
товарни коли	508	742	1,131	1,616	2,415
мотоциклети	418	732	1,626	2,193	3,510
Всичко	3,402	4,376	5,970	7,899	10,013

Шофьори, коли и пр.	1935 г.	1936 г.	1937 г.	1938 г.	1939 г.
3. Технически преглед на возилата					
леки коли	1,689	3,556	4,014	4,321	4,577
автобуси	380	850	902	1,008	1,200
товарни коли	506	1,037	1,706	2,567	3,526
мотоциклети	395	1,054	2,257	3,351	4,418
Всичко	2,970	6,547	8,879	11,247	13,721
4. Узаконени авт. линии	47	110	133	163	197
Дъл. на авт. линии клм.	2,425	5,779	6,940	8,326	9,865
Автобуси бр.	364	494	349	421	680
Места в автоб. бр.	4,368	5,929	7,346	9,326	14,614
Зает в експл. персонал	—	676	822	930	1 391
Пропътувани клм.	—	—	—	—	9,972,373
Прев. пътници, души	—	980,345	1,273,739	2,649,434	5,254,878

Развитието на автомобилното дяло у нас е още много слабо. Ако разгледаме какъв е бил автомобиния парк на различните страни в края на 1938 г., ще видим, че ние стоим на предпоследното място. Нашите съседи Ромъния и Югославия имат почти двойно повече возила от нас, а само Турция е малко по-назад от нас. На чело стоят Съединените Щати, където на 4 души се пада един автомобил, а подир тях идват; Нова Зеландия — 1 автомобил на 6 души жители), Канада — 1 автомобил на 8 души жители, Австралия — 1 автомобил на 9 души жители, Великобритания и Франция — 1 автомобил на 18 души жители и т. н., а у нас, към края на 1938 г. 1 — автомобил се пада на 1,334 души жители.

XII ТЕЛЕГРАФО-ПОЩЕНСКИ, ТЕЛЕФОННИ И РАДИО СЪОБЩЕНИЯ

Телеграфо-пощенските, телефонните и безжичните съобщения са извънредно важни средства за връзка между хората и културните човешки общества. Затова счетох че моята кратка история на строителството и изобщо на съобщенията няма да бъде пълна, ако не засегна и пощенските съобщения.

1. Пощите и телеграфите в последните дни на турското владичество в България.

Въпреки толкова важната роля на пощите и телеграфите за съвременните общества, те са се явили в Европа едва в 16-тия век обяснимо е, прочее, че те се появяват в Турция едва във времето на Султан Мурад (1623—1640 г.). В началото са били назначени 100 души татари — бързоходци, които изпълнявали куриерска и пощенска служба. Те са били хора смели и решителни. Те са били зачитани даже от разбойниците, които никога не са изчезвали в Империята на султаните.

Пощата и пътниците са се пренасяли с коне.

В 1828 г. е имало вече пощенски писалища из вътрешността на Турция, в Шумен, Разград, Русе и другаде.

В Цариград по това време е имало вече чужди пощенски писалища при посолствата на Австрия, Русия, Франция и Англия. Чрез тях се кореспондирало със странство. Според Ф. Каниц, всички градове по Долния Дунав получавали и изпращали писма, пари и пр. чрез Австрийското параходно дружество. „Това се отнася", — добавя Каниц, „както за частни лица, тъй и за властите, за местни люде и за чужденци".

Установява се, изобщо, че и самите турци не са имали доверие в собствената си поща. Това се потвърждава и от странния факт, че когато имало да се изпращат пари за царската хазна, приготвените възли били предавани на татарите от самите каймаками, мимо пощенска служба.

Телеграфът се въведе в Турция след Кримската война, в 1856 год.

Ние, с тези няколко бегли бележки приключваме положението на пощите в Турция, защото целта ни е да дадем съвсем накратко историята на телеграфо-пощенските съобщения у нас.

2. Началото на нашето телеграфо-пощенско управление.

То почва от преминаването на руските освободителни войски през Дунава и влизането им в пределите на тогавашната Турска империя, при Свищов. Главният щаб на руските войски уредил две ведомства, пощенско и телеграфно — служби за нуждите на армията. Те действуваха през войната и до края на окупационното управление.

Пощенската, телеграфната и телефонна служба, под управлението на окупационните власти не е била още издигната на подобаваща висота. Това проличава ясно от докладната записка, която проф. Марин Дринов, по поръка на княз Дондуков—Корсаков, прочел на 14. април 1879 г., в нашето Учредително Събрание. В тази записка е казано за пошата и телеграфа дословно следното:

„Управляващият отдела на вътрешните дела се е занимавал такожде с пощата и телеграфа, които и до сега още (14. 3. 1879 г.) не са турени в ред“.

„Проект за нареждане пощенските учреждения, след като те преминават в ръцете на гражданското управление, е съставен и разгледан през месец септември 1878 г., но изненадейни обстоятелства, които задържаха действующата армия на Балканския Полуостров до сега, накараха да се изостави въвеждането на този проект в действие“.

„По тия обстоятелства, както пощите, така и телеграфите, догде да се оттегли действующата армия, трябва да се намират в ръцете на военното управление. С разрешение на Главнокомандующия, пристъпено е само до въвеждането току на някой части от проекта и до отварянето на новите пощенски линии, които са внесени в тоя проект. По тоя начин в последно време са отворени две пошенски кантори в София и Търново, едно пощенско отделение в Габрово, пет станции за приемане всякакъв вид кореспонденция — в Свищов, Лом-Паланка, Видин, Берковица и Севлиево и една за приемане само проста кореспонденция — в Татар-Пазарджик“.

„Заедно с това, отворени са нови пощенски линии от София, през Берковица, до Лом-Паланка и от София, през Орхание (Ботевград) за Плевен“. „Като се имаше пред вид, че ще се захване оттеглянето на действующата армия, то се съставиха и утвърдиха условията, по които ще да се продава правото за съдържане пощенски коне. На губернаторите е казано да извършват тая продажби отделно, не само за всяко окръжие, но дори и за всяка станция, каквото да се улесняват местните жители, та да могат да взимат за съдържанье станции“.

„Всичките телеграфни учреждения, както се казва по-горе, до сега също се намерват в ръцете на военната власт, но в скоро време ще преминат в отдела на вътрешните дела“.

Тази докладна записка показва, наистина, че телеграфо-пощенската служба е останала малко назад, но едновременно изтъква големите грижи на окупационното управление да постави всичко в ред и изправност.

Това, което е направено от окупационните власти, е достатъчно за да заслужат благодарността на българския народ и, особено, благодарността на българското телеграфо-пощенско ведомство към тях. Не е лесно да се изградят основите на един държавен механизъм и да му се дадат творчески сили и мощ за едно блестяще бъдеще и изграждане културата на цяли поколения за по широки полети и вдъхновения. Това е свещен завет и ние трябва смиренно да се поклоним пред хилядите жертви, върху костите на които са сложени основите на българската държава.

3. Управление и развитие на пощите, телеграфите и телефоните след оттеглянето на руските окупационни власти.

Пощите и телеграфите в Източна Румелия нямали право на самостоятелно управление. Всичко било във властта на турските пощи и телеграфи. Марките се печатали в Цариград и носили надписи: „Източна Румелия“, „Румели Шарки“ и „Анатолики Румелия“. В бюджета на Източна Румелия се предвиждали ежегодно 200,000 гроша за купуване на тимбри, която сума се внасяла в Отоманската Банка в Пловдив.

Окупационното руско управление оставило в Източна Румелия 14 станции и от 100 до 120 чиновника. След създаването на Източна Румелия, голямата част от чиновниците — българи минали в Княжеството, та в Румелия останали само няколко души българи и множество левантинци, гърци, арменци, евреи и 4-ма руси.

Веднага след прекратяването на окупационното управление се съставил първия бюджет на свободното Княжество и в него били предвидени към Министерството на Вътрешните дела две ведомства, едно за пощите и друго за телеграфите, под името Главно управление на Пощите и Телеграфите. В 1882 г. то мина към Министерството на външните работи и изповеданията. В 1891 г. с закона за бюджета се преименува на Главна Дирекция на Пощите и Телеграфите. В 1893 г., с решение на Великото Народно Събрание, което измени и някои членове от конституцията, се учреди Министерството на Обществените сгради, Пътищата и Съобщенията, към което се прехвърли и Главната Дирекция на П. Т. като Отдел за Телеграфите и Пощите. В 1896 г. чрез закона за бюджета Отделът се преименува пак в Главна Дирекция на Пощите и Телеграфите. В 1897 г., пак с закона за бюджета, тя се озаглави Главна Дирекция на Пощите, Телеграфите и Телефоните (П.Т.Т.). В 1912 г, с решение на Великото Народно Събрание, Министерството на О.С.П.С се раздели на две министерства: Министерство на О.С.П. и Благоустройството и Министерство на Железниците, Пощите и Телеграфите, към което се установи окончателно и Главната Дрекция на Пощите, Телеграфите и Телефоните.

Нашето телеграфо-пощенско ведомство след освобождението ни се е развило редовно и успешно, не само защото е продължение на руските военни телеграфи и полеви пощи, но и защото младите български началници са се надпреварвали да се покажат достойни заместници на своите учители,

Телеграфните мрежи и пощенските трактове са били добре определени и не е станало нужда да се разширяват.

През време на окупационното управление са били приети български младежи, като ученици по телеграфите и пощите, така щото, когато руските власти е трябвало да напуснат страната, имало е вече подготвени люде за началници на телеграфо-пощенските станции. При все това, по липса на достатъчен персонал, някои станции са били закрити при оттеглянето на русите.

На 11 април 1879 г., Княз Дондуков-Корсаков одобрил „Временните правила по пощовата част в България“, които стават основното законоположнние на нашата телеграфо-пощенска служба.

Талеграфът в България е установен на 1. 4. 1879 г., обаче е почнал да работи от 1. 5. 1879 г., когато се свършил окупационният период и когато Княжеството се отделя от Източна Румелия.

Руските оставиха голям инвентар от апарати, елементи, линнии, линейни материали, инструменти и други технически съоръжения, за да се подържа почнатото дяло и разрешиха на желающите свои чиновници да останат на служба в България. Това било потвърдено и от княз Дондуков-Корсаков.

Управляющият Министерството на вътрешните дела, генерал Грессер с приказ № 14 от 1. 7. 1879 г. наредил: „Всички чернопишущи морзови телеграфни апарати по станциите, с изключение хюговите, да се предадат от военните власти заедно с всички други станционни инвентари и други имущества на българските граждански власти. От същата дата телеграфните приходи ще постъпват за сметка на Българската държава и ще се внасят в местните ковчежничества, вместо във военните. По отношение станциите в обявената област Източна Румелия, те остават под ведомството на окупационните власти до оттеглянето на руските императорски войски, след което всички апарати и станционни имущества се пренасят и предават на българските власти“.

Поради липса на особени правила, новото увравление на телеграфите в България стъкмило едно опътване — превод от „Правила телеграфной кореспонденций — 1876 г.“, отпечатано през 1879 г., като проект, под название „Правила за телеграфната кореспонденция“.

По-късно бил изработен „Привремененустав на пощите и телеграфите“, утвърден на 1. 12. 1881 г. и приложен в действие на 1. 1. 1882 г. Това е първото общо законоположение за двете служби. Този закон отмени „Временните правила на пощовата част“. В него е прокарано и началото за държавния монопол на това ведомство.

Окупационните части предадоха на младите български чиновници, които след освобождението постъпиха като ученици-телеграфисти, 26 станции, които до 1. 1. 1880 г. се увеличиха на 32.

Към 1. 1. 1880 г. положението е било:

1. Телеграфо-пощенски станции	32	броя
2. Действующи апарати	64	броя
3. Дължина на телеграфните линии	2,056	километра
4. Дължина на проводниците	3,022	километра
5. Частни Вътрешнн телеграми	35,444	броя
6. Служебни вътрешни телеграми	5,452	броя
7. Международни телеграми, отправени	14,231	броя
8. Международни телеграми, получени	13,273	броя
9. Проходящи частни телеграми	2,502	броя
10. Проходящи служебни телеграми	2,169	броя
11. Приходи	187,000	франка
12. Разходи	210,960	франка

Недоимък 210,960 — 187,800 = 23,160 франка. За първо време този недоимък е незначителен и обясним.

През окупационното време съществуваха две отделни управления — Пощенско и Телеграфно. Пощенското управление наредило, догдето се приготвят пощенски марки, да се удря върху писмата клеймо „франко“ т. е. заплатено. Всички прости писма се записвали в особен дневник с обозначение: подател, адрес и местоназначение. Тоя дневник имал значение на касова книга, по която се отчитали постъпилите такси от писмата. Това показва че пощенската служба е имала грижа да се удовлетворяват нуждите на населението за писмовна кореспонденция, макар и да са били малки тия нужди, от една страна, а от друга — да има пълна отчетност за постъпилите приходи.

Отделното съществуване на двете ведомства продължило до 1. 7. 1880 г. когато по решение на тогавашното Народно Събрание, те се сляли в едно единствено управление. Така слятото управление приготвило законопроект за пощите и телеграфите, но понеже не било възможно да се внесе в Народното Събрание, то в форма на „Привременен устав“, той бил утвърден на 24. 4. 1881 г. и приложен в действие от 20 май с. г.

Според постановленията на този устав, съставът на Централното управление се състои от двама инспектори, един секретар, един счетоводител и един главен механик. Те образуват административен съвет на управлението, който е компетентен да дава мнение по всички важни въпроси, които Министрът и инспекторите биха намерили за нуждно да му възложмт за проучване.

Така установеното управление на слятите две служби, съставено от млади българи-ученици на руските телеграфопощенски служители, почна да прилага „Привременния устав“ за двете управления еднакво и с завидна преданост към службата. Особено са обръщали голямо внимание на пощенската служба, която по това време — началното зараждане на телеграфо-пощенското управление — е била от много съществено значение за стопанското развитие на страната. Усърдието на младите началници, подхранвано от народна гордост, е било образцово и затова е дало добри плодове — едно управление, което в късо време е заслужило международното доверие на европейските телеграфо-пощенски администрации.

4. Пощенски трактове.

Руските окупационни власти предадоха на нашите власти долуозначените трактове, които съставляват основата на бъдещите ни пощенски мрежи и съобщения,

В Търновска Губерния — 4 тракта: Търново—Габрово, Търново—Кучина, Търново—Севлиево, и Търново—Осман-Пазар. Плащало се е на пощонаематели по 40 книжни рубли = 105·60 франка за кон.

В Русенска Губерния — 4 тракта: Русе—Бяла—Плевен до Луковит (свързан с Кучина—Търново), Плевен—Никопол, Плевен—Сетово и Бяла—Свищов. Плащало се е на пощонаемателя по 44 книжни рубли = 116.70 фр. за кон.

Във Варненска Губерния — 3 тракта: Варна—Добрич—Силистра, Добрич—Балчик и Варна—Каспичан. Плащало се е на пощонаемателя по 57 книжни рубли = 148 фр. за кон.

В Софийска Губерния — 3 тракта: София—Лом—Паланка, София—Ихтиман (по-късно Ихтиман се свързва с Т. Пазарджик) и София—Плевен. Плащало се на пощонаемателя по 50 книжни рубли = 132 фр. за кон.

Във Видинска Губерния — 1 тракт: Видин—Петрохан. Плащало се на пощонаемателя по 40 книжни рубли = 105·6 франка за кон.

За по-малките трактове били наети 21 конни куриери с по 120 лева месечна заплата.

Тези трактове са първата пощенска мрежа, която нашите деятелни началници са разширявали постепенно.

Превозът по трактовете се е извършвал с кола, при смяна на конете и каруцарите на известни пунктове. Трактовете се обслужвали от 400 коня, разпределени на 62 конни станции.

За да се има една представа за сухопътните трактове преди постройката на ж. п. мрежа, ще отбележим, че пощата от столицата София за Русе тръгвала с две коли, теглена всяка от два охранени коня. По протежение на трактовете имаше конни станции, където се сменяваха само каруцарите и конете, а пощалионите продължаваха пътя си до крайната станция. Това бе общото нареждане за всички трактове. Понеже трактът София-Русе бе дълъг, като изключение, и пощалионът се сменява, но само в Плевен. Пост-пакетите, съдържащи писмовна кореспонденция, вестници и печатни произведения, завързани грижливо и здраво с канап и подпечатани с няколко печата от червен восък се слагат в голями кожени джамадани, наречени „Баули", а паричните пратки — групове (възли), ценни писма и ценни посилки — в 9 и 11-вершкови кожени сунки. Баулите и сунките са били снабдени винаги с продълговати железни халки, които се вмъквали верижно една в друга, а крайщата им се провървявали и запечатвали с восъчен печат на изпращащата станция. Както баулите, така и сунките се описвали подробно в попътните листове. Едно писмо от столицата до Русе стигало за 4 дни.

Службата е била тежка, но за похвала на пощенския персонал по това време, никога не е имало злоупотребление. Бивали са случаи, когато из замръзналите ритли на колите са изваждали разкъсаните сунки и златните монети са лежали разхвърляни, но при събирането им никога не се е указвало липса.

5. Подвижни и чужди пощенски писалища.

Подвижни пощенски писалища е имало: по ж. п. линия Русе—Варна; по Дунава, от Видин до Силистра, чрез австрийските и унгарски параходи; в Източна Румелия: по ж. п. линия Ямбол—Т. Сеймен—Пловдив—Сарамбей, три пъти седмично. По море, Варна—Бургас—Цариград, чрез параходните дружества Ллойд Триестино и Масажери Маритим. Руските параходи подържали съобщителна връзка Одеса—Варна—Бургас—Цариград и обратно.

Чуждите пощенски писалища бяха наследство от Турция. Имаше в София, Варна, Видин, Русе и Пловдив. Последица от несигурността на турските пощи, те съществуваха по силата на капитулациите. Благодарение на образцовото напредване на нашите пощи и телеграфи, тези писалища едно по едно изчезнаха. Най-напред се закриха Софийските — френско и австрийско, на 10. 7. 1880 г.; в 1884 г, се закриха чуждите писалища и в Русе и Варна. В 1886 г. в България нямаше вече нито едно чуждно пощенско писалище. По този начин изчезна окончателно една от рожбите на капитулациите, която уронваше нашето национално достойнство.

6. Международни служби и съобщения.

На 1 юлии 1879 г. България е била приета за член на Всемирния пощенски съюз, като държава от V клас. В „Международния телеграфен съюз“, България е била приета едва на 6 септември 1883 г., защото Турция претендирала за някакви суверенни права по Органическия Устав на Източна Румелия и за припадащи се ней такси за телеграми, разменявани с областта. Тези нейни претенции, обаче, били отхвърлени, като неоснователни.

След като станало веднаж равноправен член на „Всемирния пощенски и Международен телеграфен съюзи“, нашето телеграфо-пощенско управление се загрижило да заеме с достойнство своето място в международното семейство. В това си благородно стремление, България ангажира двама френски чиновници, специалисти-организатори, чиято мисия продължила 4 години, за какъвто срок са били условени.

На първо място, Главната Дирекция сключила договор с Дружеството на железницата Русе—Варна, през 1881 г., с който се уреждат условията за пренасяне на пощата. На второ място, сключва се договор с Австрийското параходно дружество за пренасяне на пощата по Дунава. След това се сключват договори със съседните държави: със Сърбия през 1882 г. и с Турция — телеграфен, през 1883 г. и пощенски — през 1884 г.

Освен това, Главната Дирекция на нашите пощи и телеграфи взима участие във всичките международни конгреси. Така, в 1885 г. България взима участие в Международната конференция в Лисабон, като пълноправен член.

7. Развитие на телеграфо-пощенските съобщения след обединението на Северна и Южна България в една държава.

а) Въвеждане в Южна България на законоположенията на Българското Княжество. След съединението всичко се уеднаквява и броят на станциите се удвоява. Главното управление на Пощите и Телеграфите изпрати в Южна България чиновници от Северна България, а Румелийските прехвърли в Северна

България. Имаше да се обслужва едно уголемено население. Закипя усилено и благородно надпреварване да се догони закъснялото.

Вътрешното законоположение в България, главно „Привременният устав за пощите и телеграфите“ изменяван в 1883 г. и в 1885 г., са били приложени веднага и в Южна България. „Привременният устав“ предвиждаше размяна на закрити писма, открити писма, бандеролни изпращания, препоръчана кореспонденция, посилки без цена; застрахована кореспонденция: ценни посилки, пращане на пари, ценни изпращания; образци от стоки, делови книжа, кутии с обявена стойност, колети до 3 кгр. тежест, абониране на вестници и периодически списания чрез пощата, а така също и пощенски записи.

б) Новите законоположения и развитието на пощенската служба. Телеграфо-пощенските съобщения бяха вече издигнати на завидна висота, благодарение на дейната и упорита работа на първите тяхни ръководители, които винаги са имали присърце напредъка на телеграфо-пощенското дяло. Резултатът на това тяхно усърдие е, преди всичко първият закон за пощите и телеграфите в България, гласуван в 1889 г. Тоя закон е бил допълнен с закона за междуселската поща от 1894 г., който в чл. 1 постановява: „Междуселската поща се слива с държавната под ведомството на Отдела за пощите и телеграфите и ще бъде уредена така, че селските общини да се обслужват най-малко три пъти в седмицата от междуселски пеши и конни куриери и, където случаят го изисква — с кола“. Според чл. 2, в седалищата на селските общини се учредяват „пощенски агентства“, поверени на селско-общинските секретари или писари.

Междуселската поща в настояще време извършва всички видове правитлствена и частна кореспонденция, приема и доставя телеграми и събира стойността на ценни книжа. Тя е истински благодат за селското населдние и проводник на култура и стопанско съвземане на нашето село. От 4260 села лишени са за сега от държавни пощенски съобщения 1981 села, по-малко от половината.

В началото „пощенските агентства“ са били 1800, а днес са 800, със стремеж да се намалят съвършенно, като се заместят с редовни телеграфо-пощенски станции.

Законът от 1889 г. е изменяван много пъти, винаги с оглед да се подобри телеграфо-пощенското дяло. Такива изменения са станали през 1897 г., 1901 г. и 1903 година. А през 1906 г. законът бе чувствително подобрен и допълнен и озаглавен „Закон за Пощите, Телеграфите и Телефоните“. Този закон е подобряван и допълван през годините 1913, 1917, 1919, 192?, 1924, 1927, 1929, 1935 и 1937, винаги с оглед да се подобрява телеграфо-пощенското и телефонно дяло.

У нес пощите и телеграфите се обслужваха през 1879 г. от 39 телеграфо-пощенски станции, през 1919 г. — от 420 т. п. станции, а през 1939 г. — от 770 т. п. станции, плюс 1200 телефонни постове в селата за обществено ползуване. От това следва да се заключи;

В 1879 г. 1 станция обслужва 63,000 жители и 2,500 кв. клм територия
„ 1919 г. 1 „ „ 12,000 „ „ 245 „ „ „
„ 1939 г. 1 „ „ 8,000 „ „ 136 „ „ „

Може да се каже, че напредъкът на нашето телегрефо-пощенско дяло е отличен.

в) Сухопътни пощенски трактове. Този е най-старият, па и до ден днешен единственият повсеместен начин за пренасяне на пощенската кореспонденция в страната. За сухопътните трактове писахме преди съединението вече по-горе. София е центъра, от които изхождат 4 главни тракта: София—Лом, София—Русе, София—Ихтиман и София—Кюстендил. Кореспонденцията за Западна Европа в началото се отправяла през Лом и Русе — по Дунава, а за към Цариград през Ихтиман и Габрово. Зиме, поради замръзването на Дунава, кореспонденцията за Западна Европа се отправяла от София през Видин за Калафат. След построяването на конвенционалната линия, която ни свързва със Средна Европа, естествено кореспонденцията за Западна Европа се отправи по нея.

Броят на сухопътните трактове в 1879 г. бе 15, в 1919 — 150, а в 1939 г. — 354, от които 38 моторизирани. Общо взето, сухопътните пощенски трактове задоволяват нуждите на 97 града и 768 села. Службата се развива бавно, защото като се следва примера на някогашните окупационни войски, прибягвало се е към частни превозни средства вместо да създадат паркове за собствени превозни средства. Но можем да сѐ надяваме, че занапред този въпрос ще се разреши правилно, като се имат пред вид автомобилните съобщения, които са под надзора на държавата.

г) Подвижни пощенски писалища. Говорихме за подвижните пощенски писалища преди Съединението. Те бяха малко на брой, а межту това, те са главните артерии, по които се движи пощенската кореспонденция по цялата ни страна. Сухопътните пощенски трактове и междуселските пощенски участъци играят ролята на второстепенни кръвоносни съдове.

След освобождението имахме едно единствено писалище по ж. п. линия Русе—Варна. Към него се прибавяха, за превоз на пощенските ни пратки, от Силистра до Видин, параходните писалища по Дунава на Австрийското и Унгарското параходни дружества. След Съединението наследихме още едно ж. п. съобщение Ямбол-Татар-Пазарджик—Сарамбей.

След като се затвърди Съединението, Княжеството заживя самостоятелен живот и в страната ни почнаха да работят 8 подвижни пощенски писалища, през 1890 г. — 10, през 1894 г. — 12, през 1900 г. — 16, през 1905 г. — 24, през 1908 г. — 30, през 1922 г. — 57, през 1938 г. — 66 подвижни пощенски писалища. Тези слаби цифри подсказват, че досегашната ни подвижна пощенска мрежа не е в състояние да задоволи нарастващите нужди на страната. В широк смисъл на думата, липсва ни и необходимия инвентар: подходящи помещения и съоръжения, специални пощенски вагони, от каквито се чувствува голяма нужда, пред вид строящите се все повече и повече нови ж. п. линии.

д) Всемирни пощенски конгреси и международни телеграфни и радиотделеграфни конференции. Още на 1 юли 1879 година България бе приета за член във „Всемирния пощенски съюз“, а на 6 септември 1883 г. — в „Международния телеграфен съюз“. От 1880 г. до 1939 г. България е взела участие в 11 всемирни пощенски конгреси, в 10 международни телеграфни конференции и в 5 международни радиотелеграфни конференции. България е била достойно представлявана във всички тези всесветски международни срещи и е взимала дейно участие в тяхната работа. Тя се е явявала с много предложения. Така, в международната телеграфна конфаренция в Лисабон (4. 5. — 11. 6. 1908 г.) тя е внесла 20 предложения по правилника и един специален проект за нова международна телеграфна конвенция с обстойно изложение на мотивите, който проект е бил напечатан от международното бюро в отделна брошура и разпратен до всички администрации. Редко е минавал конгрес или конференция без нашето телеграфо-пощенско управление да не вземе участие в разискванията и решенията. България е имала и няколко спорове с чуждии администрации, които са се решили с международен арбитраж в наша полза.

е) Пощенски такси. За събиране на пощенските такси бе въведена пощенската марка. Тя е държавен паричен знак. Лепната на каква и да е пощенска кореспонденция или друга пратка, значи че е заплатено за услугата, която държавата ще укаже на подателя чрез обществената пощенска служба, като достави кореспонденцията на съответното лице-получател.

Пощенската марка е употребена за пръв път в Англия. Първата пощенска марка е пусната в обръщение на 6. 5. 1840 г. от Английската пощенска администрация, а след това се е появила в Швейцария, Русия, Франция, Белгия, Германия, Италия и пр.

Всичките пощенски такси се събират чрез пощенски марки· Изключение правят само таксите за пощенските колети.

Употребяваните до 1887 г. пощенски марки са били отпечатани в Русия. В 1889 г. се изработиха в Париж марки от 1, 2, 3, 5, 10, 15, 25, 30 и 50 стотинки и от 1 лев, наречени „малък лъв“. След 1892 г. пощенските марки се печатът в нашата Държавна Печатница. Освен обикновенните пощенски марки, отпечатани са били пощенски марки за неплатени и недоставени кореспонденции, както и марки за въздушна поща.

Установените още в първо време видове кореспонденции съществуват почти без съществена промена и до днес. Въведените в 1880 г. такси са прилагани без изменение цяли 37 години. — Таксата 15 ст. за писмата е прилагана цяли 22 години. Това показва че първото ни законодателство на пощите е било много здраво в тарифно отношение.

В този дълъг период от 37 години, през 1903 г., в която бюджетът на пощите за пръв път се приключи с излишък—213,557 лева, пощенската такса 15 ст. е била намалена на 10 ст. за затворени писма. Тази реформа е била критикувана от много общественици, и един професор-икономист, но защитниците на реформата я прокараха и озакониха. Резултатът оправда тяхните предвиждания. Броят на писмата нарастна от 10,034,044 в 1902 г. на 13,572,538 в 1903 г., на 17,350,058 в 1905 г. и на 20,372,040 в 1907 г.

Установените веднага след освобождението такси, общо взето, са се намалявали, особено за вестниците и списанията са правени много жертви. От 1881 до 1898 г. чисто научните списания в България са били пренасяни в вътрешността на страната безплатно.

От 1. 7. 1938 г. се въведе службата „Бърза поща“ за София, от 15. 7. 1938 г. и за вътрешността на държавата, а от 1. 1. 1939 г. и за странство.

Парично-посилочната кореспонденция и колетните пратки са претърпяли най-много промени. Тази група пратки според „Временните правила“ е застрахована. Писмата и кутиите с обявена стойност не са претърпяли никакви изменения в таксуването. Колетните пратки (вързлите, посилките и колетите), обаче, са претърпяли непрекъснати изменения, както по белезите на таксуване, така и в размера на самото таксуване. От 1881 г. таксата се събира в зависимост от обема в куб. дециметри — до 1885 г., а след това — до 1898 г. и по отношение на растоянието на което се пренася — зонни такси. Тези тарифи бяха сложни и неудобни за прилагане. Най-сетне, в 1906 г. се приложи най-простата тарифа; таксата се събира на кгр. и еднаква за цялата страна. В 1932 и 1933 г. стана връщане пак към зонната тарифа, но още в 1935 г. тя биде отменена. Колетните пратки са претърпяли най-много изменения в тарифата, без да е намерена и до сега най-подходящата, проста и удобна за прилагане тарифа.

ж) Пощенски записи. Те се въведоха на 15. 3. 1882 г. и имаха голям успех, тъй като отговориха на една жизнена необходимост. По-важните постановления на закона са били следните: Записите се издават в злато или сребро и се изплащат в същите монети. Те се издават по именно само за станции, гдето има ковчежничества, и се изплащат на получателя без да има той право да ги джиросва. Записите са валидни за срок от два месеца, след изтичането на който те подлежат на подновяване. Неизплатените записи до 3 години се считат пресрочени и стойността им остава в полза на държавното съкровище. В 1890 година са въведени и телеграфните записи.

Броят на записите се увеличава непрекъснато от въвеждането им до днес. Благодарение на такта на чиновниците и на тяхното сериозно отнасяне към възложената им задача, службата е достигнала завидна висота.

Международните пощенски и телеграфни записи, които са били въведени у нас в 1886 г. също са имали голям успех всред гражданството, но след 1916 година намаляха и броят им става съвсем незначителен.

По силата на закона от 1906 г., чл. 32, записите могат да се изплащат на получателите в жилищата им. Опити в тая служба се направиха в 1936 година в София, през 1937 година в Пловдив, Бургас, Плевен, Русе, Варна и Ст.-Загора, през 1938 г. в Враца, Ловеч, Лом, Казънлък, Хасково, Т.-Пазарджик, Надежда (Софийско). Резултатите се оказаха отлични. Нарастващите цифри показаха че тая служба е повече от навременна и, следователно, полезна.

з) Пощенски бонове. Тази служба е въведена с закон от 1884 г., в 1908 година след 24-годишно съществувание, изгасна сама по себе си.

и) Пощенска спестовна каса. Още в първите години на своето съществуване телеграфо-пощенското управление дошло до идеята да създаде пощенска спестовна каса.

Първият закон за учредяването на тази каса е гласуван на 14. 1. 1885 г., Но поради бурните събития по това време, този закон остана неприложен. Въпросът бе подет отново едва през 1895 г. За тая цел VIII-то Народно Събрание гласува на 22 ноемри 1895 г. „Закон за спестовната каса при управлението на пощите и телеграфите“.

Пощенската спестовна каса започна своята дейност на 1 април 1896 г. и още през първата година има голям успех. Този успех се обяснява с трудолюбието и пестиливостта на българина, както и с улесненията и либералните условия, вложени в закона за спестовната каса. Така например: вложительт може да тегли пари от всяка телеграфо-пощенска станция; вложените спестявания в пощенската спестовна каса не подлежат на секвестиране, не плащат данък за лихвите и др.

В 1909 г живущите в Америка българи запитаха, могат ли да внасят спестяванията си в Пощенската спестовна каса. Отговорено им е било, че могат и че книжките им ще се пазят в Главната Дирекция на П. Т. Т. и когато се завърнат ще си ги получат. Като резултат, от С. А. Щати протекъл един редовен приток от спестявания.

През 1906 година законът за Пощенската спестовна каса бе изменен и влезе като отделна глава в общия закон за пощите.

В 1926 година се гласува нов отделен закон за Пощенската спестовна каса, като се постанови и ново разпределение не печалбите. Този закон претърпя изменения и в 1929 и 1935 г.

Измененията на закона за Пощенската спестовна каса са ставали винаги с цел да се даде възможност на службата да се справя с променяващите се условия и да засилва успеха и напредъка на института.

Влоговете в Пощенската спестовна каса са ограничени и лихвеният процент се е менявал според влоговата лихва на кредитните банки. В това отношение трябва да се похвали дейността на управлението, което своевременно е вземало подходящи решения в интереса на спестителите.

Народът има пълно доверие в Пощенската спестовна каса, така че се е достигнало почти всеки един български гражданин да има спестовна книжка, което се вижда от следната таблица.

В 1896 г.	вложители	27,236	души,
„ 1905 г.	„	198,876	„
„ 1915 г.	„	190,766	„
„ 1925 г.	„	101,958	„
„ 1935 г.	„	419,017	„
„ 1938 г.	„	562,478	„

Явно е, че резултатът е отличен и че Пощенската спестовна каса е едно от най-полезните начинания на Главната Дирекция на пощите и телеграфите. Доверието на българския народ към Пощенската спестовна каса е толкова голямо, че може да се каже, че той влага своите спестявания почти изключително в нея. Тя се превърна в най-важният институт на българските народни спестявания.

к) Ценни книжа. Службата за събиране стойността на ценни книжа, подадени в пощенските станций от частни лица и учреждения е била въведена през 1896 година. Тази служба има за цел да поощри периодичния печат и да му даде нов тласък, като подсигурява събирането на абонамента на вестниците и списанията. Добре оценена от всичките слоеве на обеществото, тя има понастояще много голям обсег. До нея прибягват всички кръгове, които имат да събират стойността на всякакъв род ценни книжа, и то при една сравнително низка такса.

л) Наложени платежи. Службата „наложени платежи“ е била въведена през 1897 г. Тя има за цел да осигури подателите на пратките с стойността на вложените в тях стоки или други предмети. Службата предава тия практики на получателите, след като получи предварително обявения наложен платеж и сулжебно изпраща сумата на подателя на пратката за негова сметка. Не се допуска частично изплащане на сумата.

Наложен платеж се допуска върху: а) препоръчани писма и всякакъв вид бандеролни пратки, с изключение на мострите; б) писма и кутии с обявена стойност; в) колети и ценни и безценни посилки.

За изгубена или ограбена пратка с наложен платеж службата отговаря, обаче след предаването на пратката на адресанта отговорността се ограничава само до размера на събраната за нея сума.

Службата е била посрещната с открити обятия от всичките обществени среди, които я използуват, защото им дава една държавна гаранция за стойността на пратките.

м) Въздушна поща. По настоящем ние изпращаме пощенските експедиции за 92 чуждестранни разменни станции през 5 наши разменни станции: София, гара София, Пловдив, Варна и Русе. Чудният напредък на техниката създаде и най-бързото съобщително средство — летателния апарат. Естествено, ние не можехме да останем чужди на тази последна придобивка на човечеството.

Въздушната служба е най-новата придобивка на нашите пощи. Благодарение на бързото развитие, днес чуждите пощенски управления разполагат с собствени самолетни паркове за пренасяне на пощенски пратки.

Нашата пощенска служба започна преговори с семолетните съобщителни дружества още в 1922 г., но едва в 1929 г. можа да започне използуването на въздушните връзки. В 1938 г. през България се кръстосваха вече три въздушни линии:

1. Берлин—Виена—Будапеща—Белград—София—Солун—Атина и обратно;

2. Варшава—Лвов—Серноти—Букрещ—София—Солун—Атина и обратно;

3. Белград—София и обратно.

Така че в 1938 г. ние имаме преки въздушни съобщения с Югославия, Унгария, Австрия, Германия, Ромъния, Полша и Гърция. Посредством тези държави препращаме въздушна поща и за следните държави:

1. През Виена — за Италия и Швейцария;

2. През Берлин — за Франция, Норвегия, Холандия, Естония, Летония, Литва, Испания, Португалия, Швеция, Русия, Англия, Северна и Юго-западна Азия, Крайния изток и Австралия.

н) Пощенска чекова служба. Първата пощенска чекова служба в света е австрийската, въведена в 1883 г. След това се въвежда в почти всичките европейски държави. Тази служба е въведена и вън от европейския режим: в Япония, Египет, Алжир, Тунис и др. В Англия и С. А. С. Щати няма пощенска чекова служба, но там чековото дяло е толкова широко разпространено, че не се чувствува нужда от особена пощенска чекова служба.

Най-младата пощенска чекова служба е нашата. Законът за нея е бил гласуван през 1928 г. Приложена е у нас на 1 януари 1931 година.

Нашата пощенска чекова служба се радва, още от самото ѝ откриване, на голям успех и едно непрекъснато, постоянно и забележително увеличение на операциите и сумите. Извършените операции показват колко навреме е било нейното въвеждане у нас. Така в 1931 година са били извършени 31,696 операции, а в 1938 година, след едно равномерно и постоянно ежегодно увеличаване, службата е извършила 816,343 оперицции. Може да се каже, че това е наистина забележително развитие на една служба. По своята организация и експедитивност, пощенска чекова служба е ценен сътрудник не само в частното стопанство, но и в делата на Държавата при събиране на данъци, изплащане на пенсии и пр.

о) Телеграфна служба. Тази служба почна едновременно с пощенската. Телеграфът играе много важна роля в стопанския и обществен живот. Неговото място все ще си остане почетно, макар че телефонът, а напоследък и въздушната поща го изместиха в много случаи, защото телеграфът е необходим винаги за зделките, при които има нужда от записани доказателствени следи, като: материялни зделки, парични операцеи от всякакъв род, държавни наредби от бърз характер и въобще всичко, което има нужда от документиране. Отначало се употребяваха морзовите апарати. Напоследък се употребяват и Хюговите апарати с печатни букви и с много по-голям рандеман.

Телеграфният трафик у нас е задоволителен. В 1880 г., броят на телеграмите е бил 73,001; в 1890 г. — 806,549; в 1900 г. — 1,225,526; в 1911 г. — 2,165,683; в 1920 г. — 3,204,021; в 1930 г. — 2,694,598 и в 1938 г. — 2,858,409.

В техническо отношение телеграфната служба е имала винаги недостиг в материяли и модерно обзавеждане, поради недостатъчни кредити, макар и телеграфната служба да даваше приходи на държавата.

След издигането на самолета като превъзходно и необикновенно бързо превозно средство, телеграфът постепено отслабна в експлоатационно отношение. Много кореспонденции от специален характер се прехвърлиха към въздушната пощенска кореспонденция. Телеграфният трафик получи още един удар, след като телефонните съобщения се подобриха в техническо отношение и се въведоха като служба за международни съобщения на далечни разстояния.

За да може телеграфът да запази онова положение, което си бе извоювал в продължение на много десетки години, респективните управления в всички Европейски страни, па и в Америка, се принудиха да създадат нов вид телеграфна кореспонденция с по низки тарифи (например, поздравителни телеграми за различни случаи, телеграми-писма и др.) По този начин се постигна едно увлечение в използуване на телеграфа за по-широки културни нужди.

С помощта на една умела тарифна политика, броят на телеграмите все пак продължи да расте, но не в онази пропорция, с която ведомство бе свикнало. Все пак то се развива в хармония със стопанския напредък и нарастналите културни нужди, а дори и да не бе така, телеграфът има зад себе си история, с която може да се гордее, въпреки. че изгуби предишното си значение.

п) **Телефонна служба.** С въвеждането на телефона, прибави се още един мощен двигател за културния и стопански живот на държавата ни. Телефонът е бързо и достъпно съобщително средство, сериозен съперник на телеграфа. Той е в услуга на най-широките обществени среди.

Първата градска телефонна мрежа е била построена в София през 1886 г., в малък размер, за обслужване на двореца, на Министърпредседателя, Дирекцията на П. Т. Т. и 4-ти полицейски участък. Първоначално е бил построен нумератор за 5 поста, по-сетне бил построен друг нумератор с 20 поста, поставен под стълбището на тогавашните помещения на Главната Дирекция на Пощите, телеграфите и телефоните.

Днес телефонната служба е усъвършенствувана и е въведена в всички градове и в повечето села на държавата със стремеж да се обслужат всички села. Като се изключат градовете Бургас, Варна, Габрово, Търново и част от София, гдето се приложи автоматичната телефония, в всичките други градове и в селата, свързани с телефон, се използува ръчната система на свързване чрез телефонистки — в провинцията с местна, а в столицата с централна батерия. Телефонът се развива бързо и ще бъде скоро насъщна нужда на всеки български гражданин.

В Източна Румелия първият телефон е свързвал Садовското земеделско училище с Дирекцията на Общ. Сгради, Търговията и Земеделието.

Първата Междуградска телефонна линия е била построена между София и Пловдив в 1892 г. по случай тогавашното изложение в столицата на Южна България. Втора — между София и Русе в 1895 г., която на 18. 11. 1903 г. е послужила за международно телефонно съобщение между България — Ромъния чрез кабела Русе — Гюргево. След това мълниеносно се разпростря, както междуградската, така и международната телефонна мрежа, особено след като усилвателните уреди добиха широко приложение в телефонията на далечни разстояния.

Многократна телефония. Този род ново и бързо съобщително средство чрез радиовълни, предавани по една телефонна верига от две жици, позволява да се водят едновременно два, три, четири, десет до 120 разговора, посредством токове с висока честота, без тези разговори да се смесват помежду си. Тази система е била употребена в германия през 1921 г., в Англия през 1921/22 г., а в България—в 1932 г. и до 1938 г. са били уредени 15 подобни линии между нашите по-големи градове и с чужбина (Турция, Сърбия, Ромъния, Гърция).

Следната таблица показва възходът на нашата телефония:

Години	Брой на тел. постове	Брой на тел. разговори
1900 г.	457	29,743
1905 г.	1,024	—
1910 г.	2,405	—
1915 г.	Войни от 1912 до 1918 г.	—
1920 г.	5,171	414,478
1925 г.	8,678	1,361,063
1930 г.	17,373	2,933,043
1935 г.	21,416	2,257,446
1938 г.	27,439	3,509,381

От тази таблица се вижда, че за един период от 38 години, въпреки войните от 1912 до 1918 г., телефонните постове са се увеличили 60 пъти, а телефонните разговори—118 пъти. Този резултат е повече от отличен. Така че на тази извънредно важна обществена служба длъжен е да обърне сериозно внимание и държавникът, и управникът, и общественикът. При сегашния динамичен живот за телефона са необходими по-големи грижи. Досега няма ни едно пълно законоположение. Отпусканите кредити са винаги недостатъчни. При все това, телефонът се налага и напредва все повече и повече.

р) Радиосъобщения. Най-младата издънка от приложените науки в областта на електричеството е радиотехниката. Една наука, която заема едно от първите места, отредени за великите изобретения и открития, отбелязани в края на 19-тия и в началото на 20-тия век.

След редица кабинетни изучавания от велики умове на нашето време, пръв замисли за практически цели младият италиянски учен Маркони. Като използувал изобретенията на Попов, Херц, Браили, той направил подобрения и в 1900 година успял да предава знаци през океана.

Създава се безжичния телеграф в областта на мореплаването, който се разпространява по цял свят.

През 1909 г. била построена от Англиската Радио-телеграфна компания „Маркони„ първата радио-телеграфна станция у нас — Франга край Варна. Но при опитите в 1910 г., по технически недостатъци, не дала пълни резултати. Тя служила само като приемателна станция, без да може да разменя.

През август 1912 г. Военното Министерсто закупило от Париж три малки радиотелеграфни станции, които послужили през Балканската война, особено при обсадата на Одрин.

През август 1914 г. беше готова радиотелеграфната станция край гара Стфия. След намесата на България в първата световна война, тази станция игра важна роля за връзките ни със света. На същото място край гара София през 1927 — 1929 г. беше построена нова радиотелеграфна станция. Догдето траеше строежът на станцията, през 1928 г., под ръководството на чужденци — специалисти се откри осем месечен курс за радио-оператори. Подготвиха се 18 души.

Радиоразпръсквателна служба. Тя е една от последните ценни придобивки на човечеството в областта на културата и напредъка. Днес мало и голямо, и непросветен, еднакво се ползуват от облагите на тази нова приложна наука, която не само разнообрази живота, но още облагородява, просвещава и забавлява отделната личност и обществото.

През лятото 1919 г., била построена в С. А. С. Щати първата световна радиоразпръсквателна станция. Създаденото увелечение в Америка зарази цялия свят. От европейските държави първа последвала примера на Америка Англия, след нея Франция, Германия и т. н.

Едва през април 1927 г. бе гласуван у нас закона за радиото в България. Въз основа на този закон и правилника за прилагането му, се уреди положението и от тогава насетне се позволява и у нас да се поставят радиоприемници.

Радиоразпръскването у нас за пръв път е било показано и опитано през 1929 г, чрез радиопредавателя на I инженерна дружина в София, с мощност 100 вата. По искането на Гл. Дирекция на П. Т. Т., опитите с този радиоразпръсквател били преустановени, с цел да се уреди преди всичко надзор от държавата върху бъдещите радиопредавания.

В 1930 г. радиолюбителска група у нас образувала сдружение „Български радиосъюз". Министрът на Ж. П. Т. Т. разрешил на съюза да заеме малкото здание, гдето се помещава радиоабонаментната служба и от там да предава своите програми. На бърза ръка е била издигната антенна мачта в двора на зданието, в което е настанена сега Пощенската спестовна каса, ъгъла на ул. Московска и ул. Бенковски.

В 1934 г. мощността на предавателя била увеличена на 250 вата. Същата година се изработил нов закон за радиоразпръскването. По този начин постановленията на чл. 2 от закона за радиото от 1927 г. относно радиоразпръскването на концесионни начала бяха отменени, по силата на чл. 67 от новия закон, който постановява: „Съществуващият радиопредавател, построен от „Българския радиосъюз" в София с помощта и с временното разрешение на държавата преминава в пълна собственост на последната".

„Предавателът и студиото в София и неразделно свързаните с експлоатацията части и предмети, както и активът и пасивът на Българския радио-съюз в връзка с досегашната служба, подържане и просветна радио-пропагандна дейност се приемат изцяло и по опис от особена комисия, назначена от Министра на съобщенията".

През 1936 г. бяха построени и пуснати още два радиоразпръскватели с ограничен обсег във Варна и Ст.-Загора. От началото на 1938 г. бе пуснат в действие новият мощен национален радиоразпръсквател в с. Вакарел, Софийско, от 100 кв.

От казаното до тука несъмнено е, че за нашата радиоразпръсквателна служба се чертае отлично бъдеще и че при благоприятствуващите я условия тя наистина ще стигне до пълен разцвет.

Пощите, телеграфите и телефоните в България, от самото начало до днес, са се развивали достатъчно планомерно и, благодарение на усърдието, което са влагали всички служители, от раздавача до Главния Директор, са се издигали на една висота, която ги изравнява с европейските пощенски съобщителни уредби, че нашето П. Т. Т. управление никога няма да остане назад от техническия напредък на службата и ще върви в крак с най-добрите П. Т. Т. управления в света.

XIII. ТЕХНИЧЕСКИ КАДРИ

Още в първите дни на свободното съществуване на България се почувствува голяма липса на служители в специалните дирекции, особено в Дирекцията на обществени сгради.

За висшите служби, като инженери и архитекти, се ангажираха чужденци; французи, руси, чехи, поляци, италиянци. Имаше и трима българи: инженерите Г. Михайлович, Петко Попов и Белов. Помощният персонал се подготвяше от средата на по-интелигентни младежи чрез практическо обучение. Обаче този начи на попълване помощния техиически персонал не беше задоволителен. Затова управляващите среди са се замислили за попълването на тази липса.

1. Първото средно техническо училище при Миинистерството на Вътрешните Дела.

Още в 1881 г. с указ от 22. VIII. 1981 г., се постанови:

1. Да се учреди при Министерството на Вътрешните Дела Временна межова школа с двугодишен курс и по 60 ученика на всеки курс.

2. В тая школа обучението да бъде теоритичоско в течение на месеците през зимата и практическо през летните месеци.

3. Работата извършена през време на практическите занятия и проверена на надлежащето място и да се изплаща в полза на ония, които са я произвеждали.

4. По свършването на межовия курс, учениците да се отреждат на работа по размежване земите на цялото Княжество за определена плата от 8 до 10 стотинки на дюлюм от частни земи и 4 до 6 стотинки на дюлюм от правителствени земи, тъй като обучението им ще става на правителствена сметка.

5. Освен специалните предмети по речната школа да се преподават и образователни предмети според съществующите в Княжеството гимназически курсове, но преимуществено 'да се преподават математически науки.

6. После двугодишния курс в тая школа да се прибавят следующите курсове за развитието ѝ до специално инженерно училище.

7. В продължение на първия двугодишен курс, както, и в следующите 'курсове на специалното инженерско училище, учениците обезателно да се изпровождат по размерване земите до окончателното размерване на страната за определена по-горе заплата.

8. По свършване на науките, по-добрите ученици се назначават на правителствена служба съответствующа на тяхните познания.

9. За устройството на тая школа да се увеличи щата на Министерството на Вътрешните Дела с един офицерин и двама чиновници или кондуктори от телото на топографите, които да се повикат от Русия, със съдържание на офицерина 10,000 лева, на чиновниците по 6,000 лева на кондукторите по 3,000 лева на годината.

10. За всичките разноски по устройството на тая школа да се осигурява аванс в разпореждането на нашия Министър на Вътрешните Дела 40,000 лева из сумите за непредвидени разноски на Министерството на Вътрещните Дела; при това нашът Министър на Вътрешните Дела обязън е при откриването на школата да представи подробен щат и бюджет на школата.

За ценз при постъпването в школата не се говори, но от нашите съученици в III клас няколко души постъпиха в нея, та допускам, че се е искал образователен ценз трето-класно образование.

Завършилите тая школа се оказаха впоследствие много добри кондуктори. Трябва да съжеляваме, че тая школа, след двугодишно съществувание, се закри. От свършилите я „межовци“ едни станаха кондуктори при инженерствата, други постъпиха във Военното Училище и станаха офицери, а болшинството постъпиха в картографическия институт при Военното Министерство.

От точка 6-та на този, тъй да се каже, статут за средно техническо училище, изтъква стремежът на основателя му да се развие „до специално инженерно училище“, за да може да се подготви един кадър от техници със средно образование и от инженер-землемери, за да може да се снемат „земите до окончателно размерване на страната“. Още повече трябва да скърбим, че „межовата школа“ се е закрила преждевременно и не се е развила „до специално инженерно училище“. Ако се беше осъществила 6-тата точка от указа № 716 от 28. VIII. 1881 г., щяхме да имаме Висше Техническо Училище преди повече от половин век, а не само преди три години.

2. Средно техническо училище при Министерството на О. С. П. Б.

Още от началото след освобождението започнаха да се откриват в страната средни технически училища за разни специалности. Най-голяма нужда се чувствуваше от подготвени кондуктори по Отдела мостове и шосета. Ала едва през 1909/10 учебна година към 1-ва мъжка гимназия се откри технически отдел, който през 1911/12 учебна година се оформи като специално учебно заведение — Държавно средно техническо училище с 2 отдела: строителен и землемерен, с 5-годишен курс. Постъпване от прогимназиите и следване във IV, V, VI, VII и VIII класове.

През 1917/18 учебна година се откри в същото училище лесовъден отдел. През 1922/23 уч. г. се откриха архитектурен и минен отдели.

От 1936 г., курсът на училището става три-годишен (VI. VII и VIII класове). Постъпва се от V клас на реалните и полукласически гимназии при подробен изпит по математика (алгебра и геометрия), по български език и рисуване след психо-техническо изследване.

През 1929/30 уч. г. архитектурният отдел се закрива като се присъедини към строителния отдел.

Всичко до 1938/39 година включително броят на завършилите училището и получили зрелостни свидетелства техници достига:

1. Строителни техници	1,074 души
2. Архитекти техници (до закриване на отдела в 1929/30 г.	163 „
3. Землемерни техници	758 „
4. Лесовъдни техници	393 „
5. Минни техници	291 „
Всичко	2,679 души

Тези завършили средни техници попълниха една голяма празднина в нашето строително дяло.

3. Други средни технически училища.

Казахме, че при Министерството на О. С. П. Бл. се числи само Държавното средно техническо училище с 4 отдела: строителен, землемерен, минен и лесовъден.

При Министерството на Търговията, промишлеността и труда се числят:

1. Държавни средни механо-електрически училища с отделите:
   - а) София — машинен, електротехничен и метален;
   - б) Радомир — електротехничен;
   - в) Карлово — машинен и електротехничен;
   - г) Русе — мишинен и електротехничен;
   - д) Габрово — машинен и електротехничен;
2. Държавно средно текстилно-бояджийско училище в Сливен;
3. Държавно средно мелничарско училище в Русе;
4. Държавно средно кожухарско училище в Ловеч.

При Министерството на железниците, пощите и телеграфите се числят:

а) Железопътно училище в София с машинен отдел и

б) Телеграфо-пощенско училище в София с електротехнически отдел.

При Министерството на Войната се числи Морското машинно училище при флота в Созопол с машинен отдел.

Средно техническо образование се признава и на лица, свършили чуждестранни средни или полувисши технически училища, притежаващи легализиран диплом от Министерството на народното просвещение, както и на лица с незавършено висше техническо образование, след като положат изпит при някое съответно държавно средно техническо училище.

Броят на техниците със средно образование, добили право за свободна техническа практика до края на 1939 г. по специалностите:

1.	Строителни техници	1074	души
2.	Техници по архитектура	181	„
3.	Електротехници	735	„
4.	Машинни техници	1818	„
5.	Метало-техници	218	„
6.	Минни техницн	291	„
7.	Землемер-техници	831	„
8.	Текстилни техници	209	„
9.	Мелничар техници	72	„
10.	Керамик техници	5	„
11.	Кожар-техници	26	„
12.	Химик-техници	3	„
13.	Пивовар-техници	1	„
14.	Лесовъд-техници	393	„
	Всичко	5,857	души

б) Асистенти с полувисше образование по специалности:

1.	Асистенти	строителни инженери	22	души
2.	„	архитекти	16	„
3.	„	електро-инженери	9	„
4.	„	машинни инженери	16	„
5.	„	землемер-инженери	7	„
6.	„	геометър-инженери	2	„
7.	„	минни-инженери	1	„
8.	„	химик-ниженери	1	„
9.	Геодети с полувисше образование		80	„

Титлата „асистенти„, съгласно Закона за Министерството на О. С. П. и Благоустройството, вече не се дава.

4. Техници с висше образование

Висше техническо образование се признава на лица, които след добиване на зрелостно свидетелство от местна или чуждестранна гимназия или свидетелсво за завършен курс на средно техническо училище са добили диплом за висше техническо образование в чужбина от висше техническо училище, в което курсът на следването е 8 семестра (4 години), а за землемерите — 6 семестра (3 години). Легализираието на дипломите се извършва от специална комисия при Министерството на Народното Просвещение, съгласно Наредбата-закон за признаване дипломи от чуждестранни виши учебни заведения.

Следната таблица показва как се е увеличавал броя на техниците с висше образование от Освобождението до 1939 г.

Специалност	до 1890 год.	от 1891 до 1911 год.	от 1912 до 1920 год.	от 1921 до 1928 год.	от 1929 до 1939 год.	Всичко
Строителни инженери	8	194	115	201	221	739
Архитекти	—	50	72	179	188	489
Електро-инженери	—	19	12	174	244	449
Машинни инженери	3	34	24	157	202	420
Морски машинни инженери	1	1	4	—	—	6
Корабостроителни инженери	—	—	—	1	1	2
Въздухоплавателни инженери	—	—	—	—	3	3
Химик-инженери	—	9	8	148	54	219
Технолог-инженери	1	6	4	2	—	13
Индустриални инженери	—	2	—	2	—	4
Текстилни инженери	—	—	—	2	2	4
Керамик-инженери	—	—	—	—	1	1
Минни инженери	1	28	4	28	46	107
Минни землемер инженери (маркшайдери)	—	2	1	1	9	13
Металург-инженери	—	—	—	—	5	5
Геолог-инженери	—	—	1	—	1	2
Землемер-инженери	—	6	6	4	104	120
Землемери с висше образование	—	8	8	2	—	18
Геометри с висше образование	–	2	2	—	—	4
Геодет-инженери	—	—	—	5	—	5
Култур-инженери	—	2	12	33	17	64
Артилерийски инженери	—	12	4	—	8	24
Хидрографи	—	1	—	—	—	1
Военни инженери	2	20	4	1	—	27
Лесовъд-инженери	—	—	—	—	30	30
Радиотелеграфни инженери	—	—	—	—	2	2
Всичко	16	396	281	940	1,138	2771

От настоящата таблица се вижда, колко малък е бил кадърът на техниците с висше образование. Във първият 20 годишен период имаме само 8 строителни инженери, 3-ма машинни инженери, 2-ма военни инженери и по един морски-машинен, технолог и минен инженери, всичко 16 инженери за цялата страна. Във вторият 20 годишен период имаме 397 техници с висше образование и по всички отрасли, особено по строежа на пътищата и железопътните линии имаме българи инженери. Даже и техническите директори на всичките 10 главни предприятия по железниците и пристанищата са българи — строителни инженери. Само Карло Трънка беше чех по народност, но стана българин, по поданство и по женитба. Всички главни предприятия, макар че загубиха, дадоха добра работа в пълно съгласие с поемните условия, които бяха едни от най-строгите. Обаче, трябва да добавя, че това бяха последните български предприятия по-големите строежи в страната, защото държавните управляващи кръгове — Техническата Комисия и Министерският Съвет — по строежите на железопътните линии не схванаха значението на тези наши строителни дружества и много късно разгледаха исканията им. Присъдените им суми в злато се изплатиха с 35% от стойността им по този начин едва се издължиха на кредиторите си. Така полето на големите строежи се очисти от българските строителни дружества и се завоюва от чуждестранни фирми, предимно германски.

5. Предприемаческа правоспособност

Тя е уредена с глава VI от Закона за Министерството на О. С. П. и Благоустройството и със закона за бюджета, отчетността и предприятията от 1934 год.

Свидетелства за предприемаческа правоспособност се издават на:

а) Техници с висше образование;

б) Техници със средно „ „

в) Заварени от закона предприемачи с придобити права;

г) Лица, издържали изискуемия се изпит за предприемаческа правоспособност по силата на правилника и програмата за изпити за снабдяване със свидетелства за предприемаческа правоспособност, утвърден на 4. 6. 1935 год.

д) Фирми и дружества, които имат постоянни технически ръководители (чл. 136 от закона за Б. О. П.).

Свидетелства за предприемаческа правоспособност се издават за срок от две години, след което се подновяват.

До края на 1939 г. са издадени свидетелства за правоспособност на;

1. Техници с висше образование	119
2. „ „ средно „	80
3. Предприемачи	445
4. Дружества и фирми	109
Всичко	753

Изпитите за предприемаческа правоспособност се произвеждат всяка година през м-ц февруари.

6. Учредяване на Българско Инженерно—Архитектурно Дружество (БИАД)

В желанието си да приложат науката и културата на страните, в които са добили образованието си, за полза на своето отечество, и съзнавайки, че тези тяхни цели и желания могат да бъдат достигнати само при една задружна воля и мисъл, група инженери и архитекти взеха инициативата и на 2 май 1892 г. се състоя първото събрание, с цел учредяване дружество на българските инженери и архитекти. Присътствуваха 32 души, които избраха за временен председател инж. П. Николов, а за временен секретар инж. арх. Г. П. Ненов. Избрана бъше и комисия, в състав: инженернте П. Николов, Ст. Бояджиев и Ив. Манафов и архитектите Т. Марков и Г. П. Ненов, на която бе възложено изработване на проектоустава на дружеството.

Формално българското инженерно архитектно дружество се основа на 3 януари 1893 г. в същинското учредително събрание, на което присътствуваха 35 души инженери и архитекти, които приеха и подписаха изработения от горепоменатата комисия устав, оригиналът на който е запазен в библиотеката на Съюза. Уставът е подписан от следните инженери и архитекти — едни от първите строители на България, а именно: инж. М. Момчилов, инж. Г. Ботушаров, инж. П. Николов, инж. арх. Г. П. Ненов, арх. Йорд. Миланов, инж. П. Тодоров, инж. Ив. Манафов, инж. Ст. Гешев, инж. Ст. Сарафов, подп. инж. Лолов, инж. Г. Генев, арх. Я. Шамарджиев, маш. инж. Т Каракашев, маш. инж. П. Тихолов, инж. Ив. Джамбазов, инж. Л. Хашнов, инж. техн. Г. Колушки, инж. К. Калчев, арх. К. Сливков, арх. Ал. Начев, инж. П. Върбанов, арх. П. Момчилов, арх. Ив. Маринов, инж. С. Симов, инж. Сава Ничев, инж. Хр. Станишев, инж. Л. Вълчев, инж. Ст. Бояджиев, арх. Т. Марков, арх. Ал. Фитов, инж. Г. Захариев, арх. О. Зарзов, маш. инж. Дръцков, подп. инж. Г. Иванов, инж. К. Янулов и инж. Петко Попов.

За да се види как още тогава инженери и архитекти високо съзнаваха целите, които организацията трябва да има ще цитирам накратко същите съгласно чл. 2 от устава:

а) Да съдейства за развитието и популяризирането на техническите науки и изкуства.

б) Да изучава и определя българската техническа терминология и юриспроденция, да изследва строителните материали и да ги обобщава между техниците и строителите.

в) Да следи и изучава техническите условия, предприятия, новости и старини в странство, а особенно в България, и да държи в течение по тях техниците и населението в страната.

г) Да развива сближение и солидарност между членовете си, да съдействува в техническите им предприятия и да защитава въобще правата на техниците в България.

На 9 март 1893 г. в присъствието на 51 членове, бе избрано и първото настоятелство на бълг. инж.-арх. дружество, в състав:

Председател: инж. М. Момчилов
Подпредседател: арх Т. Марков
Секретар: инж. Г. Ботушаров
инж. арх. Г. П. Ненов
Касиер: инж. арх. К. Сливков
Библ.-архивар: арх. П. Момчилов
арх. Иордан Миланов

Едновременно със създаване на БИАД беше замислено и издаването на един печатен орган, който да служи като трибуна по всички въпроси, свързани с техническите науки и изкуства и техникостопански задачи, а именно „Списание на инженерно-архитектното д-во в ст. София“, което да излиза първоначално веднаж на два месеца. На 22 януари 1894 г. във второто заседание на общото годишно събрание беше избрана и първата редакционна комисия, в следния състав:

а) За инженерната група — инж. П. Николов, инж. Л. Лашнов и инж. Ст. Бояджиев.

б) За архитектурната група: арх. Йордан Миланов и инж. арх. Г. П. Ненов.

в) За групата инж. по механика, мини, технология и електротехника, маш. инж. Ив. Манафов, мин. инж. П. Тодоров и инж. техн. Г. Н. Колушки.

Първият брой на списанието, под редакцията на инж. П. Николов, излезе през месец юли 1894 г., във формат 24—33 см. който е запазен и до днес.

През своето съществуване Инженерно-Архитектурното Дружество е вземало живо участие в разрешението на технико-стопанските задачи на държавата и общините, като винаги се е старало да посочи и най-правилното и безпристрастно разрешение на въпросите. Незаинтересовано и компетентно третиране на всички технически и технико-стопански въпроси, резултатът от което проличава в планомерните сполучливи и при това баснословно евтини и обществени строежи.

7. Учредяване съюз на българските строители

Съюзът на българските строители съществува още от предосвободителната епоха, когато арабина Аврам Вели основал в Турската империя *еснафските дружества*. Тогава се основал и *дюлгерският еснаф в София*[1]).

След освобождението Съюзът на българите строители се възобнови на 6. IV. 1890 г. под името *Зидарски и дърводелски еснаф*. Същевременно е бил съставен и утвърден по надлежния ред и уставът му, по силата на които е било избрано и първото настоятелство в състав:

Председател: Д. Сотиров
Подпредседател: С. Атанасов и
К. Димов
Секретари: С. Павлов и
Р. Арсов
Касиер: Д. Дуков
Съветници: Петър Маджаров
А. Илиев
П. Юруков
К. Панайотов
А. Петров
Т. Кръстев

Уставът е бил съставен и вписан в една отделна протоколна книга, гдето е подписан от 580 души, членове на еснафа.

---

[1]) *Дюлгерин* се нарича тоя майстор-строител който може да извърши всички работи за построяването на една къща (изкоп, зидария, дърводелска, столарска, резбарска).

Задачата, която Съюзът на Българските строители си поставя е да сплоти в редовете си всички свързани със строителството занаятчийски сдружения в страната и защита на тяхните общи, частни професионални, материални и морални интереси.

И през своето дългогодишно съществувание Съюзът на българските строители прояви една завидна дейност. Той е един от важните фактори в съвременното строителство на България.

В изграждането на нашите пътища и железници с тяхните мъчни съоръжения, като: мостове, тунели и подпорни стени; в застрояването на нашите градове и села с безброй красиви и удобни държавни, общински и частни сгради; в изграждането канализациите и водоснабдяването на по големите градове и села, не малък дял се пада на скромният български строител.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На край нека хвърлим бегъл поглед върху нашето строителство през времето от освобождението до края на 1939 г.

Ние започнахме с 2100 километра разнебитени пътища и развихме обширна и добра пътна мрежа, която в 1939 г. възлезе на 19,553 километра — едно десетократно увеличение, независимо от качественото подобряване.

Също така поразителен е и напредъкът на нашето ж. п. строителство, От 533 клм. при освобождението, нашата ж. п. мрежа се изгради и разви в завършена система от железнични пътища, които в края на 1939 г. възлязоха на 3,100 километра нормална и 436 теснопътни.

Същото може да се каже и за всички други области на строителството: пристанища, архитектурни строежи, благоустройство на населените места, водни строежи, автомобилни съобщения, телеграфо-пощенско дяло, електрификация и др. Навсякъде напредъкът е наистина забележителен. А нашата столица днес може да се мери не само със столиците на съседните държави, но е и един напълно съвременен, благоустроен град, построен със замах да заеме първо място на Балканския Полуостров.

Притварям очи и се унасям в миналото. Още от самото създаване на българската държава на Балканския Полуостров младият български народ изпъкна със своите големи строежи. А през време на тежкото турско робство български майстори строеха почти всички големи строежи от всякакъв вид. Голяма бе изненадата на пътешественика Ф. Каниц от съвършените технически строежи на нашите големи майстори-строители, още по-голяма е възхвалата му на българския народ и неговите технически дарби.

В краткото време от освобождението до 1939 г. нашите български техници и строители извършиха велики дела, въпреки всевъзможните спънки и неблагоприятните условия. Изостаналата някогашна турска провинция се превърна в модерна държава с обширна железопътна и шосейна мрежа, пристанища, разнообразни съобщителни връзки, благоустроени градове и населени места, с монументални сгради. Напредъкът е поразителен и се вижда на всяка стъпка. При това, той се развива здраво и засяга не само града, но и селото, не се явява на едно място, а да се изкупва със занемаряване на друго. И най-важното е, че всичко построено над и под земята се извърши от български строители — инженери, архитекти, техници майстори, работници.

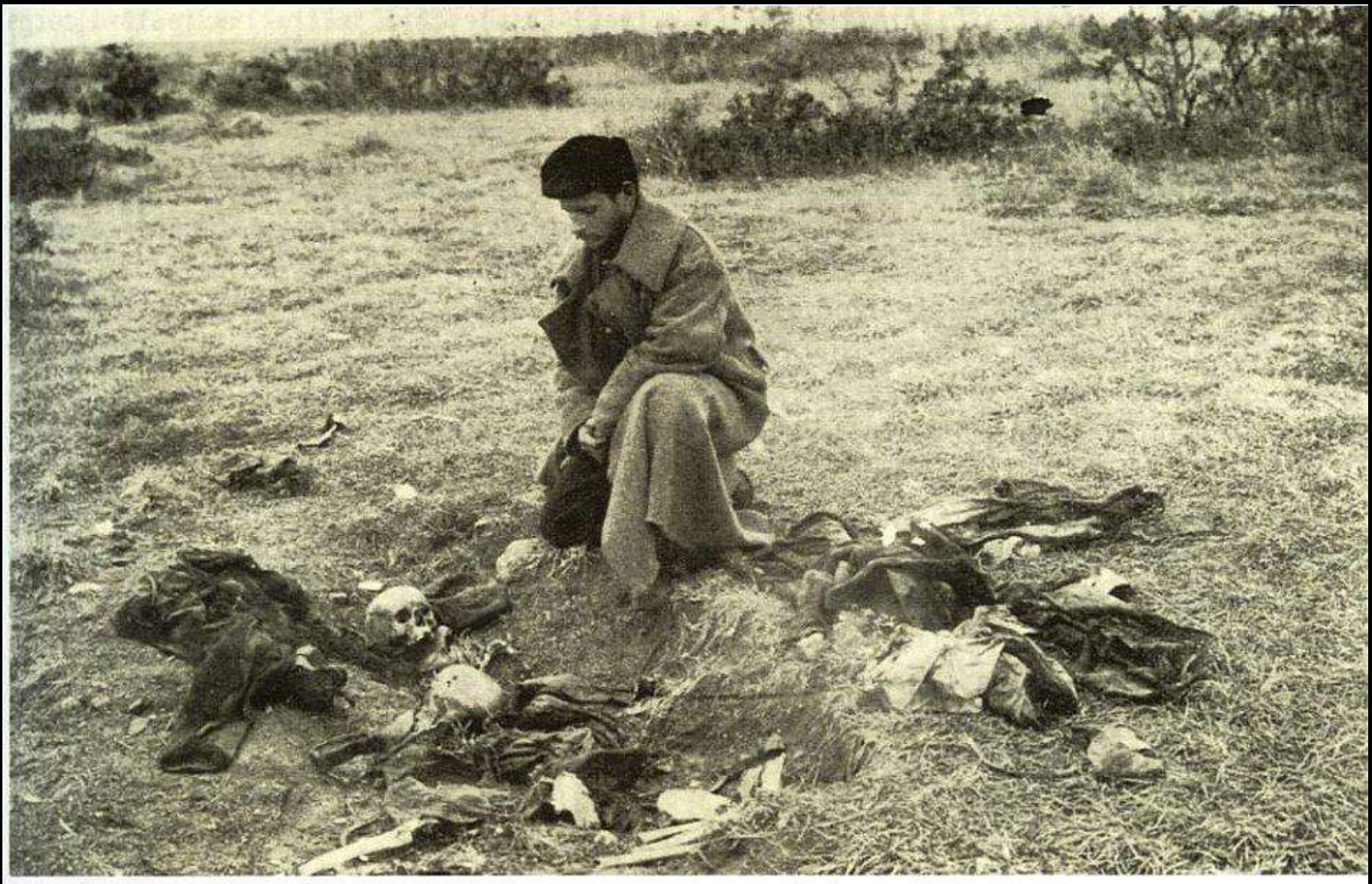
Целият този величествен напредък на българското строителство мина пред очите ми. Щастлив съм, че и аз лично вложих своя дял в това строително дяло. Като си спомням началото и първите стъпки на българските строители, чувство на гордост изпълва сърцето ми. Какво беше и какво е сега! Промени се целият облик на нашата страна. Големи промени претърпяха и самите строителни методи. В началото на нашия свободен живот всичко се извършваше по вековния строителен начин — само с човешка ръка. Постепенно строителните методи се усъвършенствуваха, машинизираха, механизираха. Днес историческите „бетонджии“ са заместени от бетонобъркачката с двигател и подемни проспособления и приготвеният бетон се излива на всякаква височина. Печели се и време. Темпото на строежите расте. По шосетата се появиха гредерните машини, които заместват много работна ръка, спестяват време и улесняват поправката на пътищата. Простите някогашни валяци за отъпкване с тежина към 1000 килограма, се заместиха с парни и моторни валяци, с тежест от 6 до 10 тона; прочутите „бараби“ — трошачи на чакъл се изместиха от каменотрошачките. А инвентарният строителен парк, който при освобождението се състоеше от лопати, кирки и колички, днес е снабден с най-модерните придобивки и обема всичко, от лопатата до валяка, бетонобъркачката, каменотрошачката и трактора. Така, в нашето строително дяло всичко се подобрява, да кажем, се подмладява и строителното темпо все повече се засилва.

Днес вродените технически дарби на българина се развиха и издигнаха на такава висота, щото с гордост можем да кажем, че ние—българите, които в миналото сме дали прочутите строители на Турция и сме признати от европейските пътешественици като продължители на традицията на Юстинияна Велики, и днес сме найдобрите строители на Балканския Полуостров. В продължение на 13 века българският народ твореше и осъществяваше напредъка на Полуострова. Няма и не може да има съмнение, че той ще продължи своето творческо дяло, ще преодолее всички трудности и пречки и ще дочака добри дни. Слава и чест на българския строителен работник!

Сканирано за:

www.strumski.com

Библиотека „Струмски”
е създадена в памет на
загиналите за Родината.



Voivode Dimiter Madjarov before the remains of two comrades in arms killed in the battle of Ferres